№ 8 (971) август 2017 г.

8 (971)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

август 2017 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Авиаотрасль Украины незамедлительно требует комплексной стратегии развития



Морские порты Украины наращивают потенциал маслоэкспорта



Контейнеризация железнодорожных перевозок – тренд развития транспортных систем



Таможенный контроль за перемещением товаров, транспортных средств и припасов в Украине



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда
52 часа
Дистанция 1766 км

From Illichivsk to Klaipeda — 52 hours. Distance 1766 km.

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train,the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project.
It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Stockholm
Helsinki
Klaipeda
Lietuvos
Respublika
Kaunas
Minsk
Belarus
Korosten
Kiev
Ukraine
Kishinev
Odessa
Bucharest
Illichivsk
Poti
Baku
Varna
Istanbul
Batumi

Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels



а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua















ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

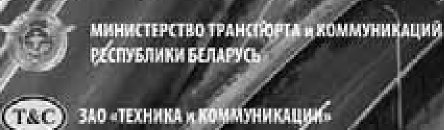
11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



3-5 октября 2017

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2
Минск, Республика Беларусь

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by http://tc.by





Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 8 (971) август 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288














ТЕМА НОМЕРА

Авиаотрасль Украины незамедлительно требует комплексной стратегии развития

О том, что Украина остро нуждается в комплексной стратегии развития авиаотрасли, которая была бы четко увязана с общенациональной транспортной стратегией, эксперты говорят уже давно. Но, к сожалению, дальше разговоров дело не шло (о проблемах развития авиаотрасли мы подробно писали в журнале "Транспорт" № 4 (955), апрель 2017 г.).

Остроту проблеме придали события, связанные с планами выхода авиакомпании Ryanair на рынок Украины. Когда переговоры "Борисполя" и Ryanair провалились, Премьер-министр Владимир Гройсман провел в КМУ специальное совещание, на котором изложил свое видение развития авиаотрасли. В частности, он отметил, что выход Ryanair на украинский рынок не состоялся из-за того, что в стране не было стратегического видения развития авиаотрасли в целом.

Только за последние два месяца у Премьер-министра состоялось несколько совещаний по вопросу развития авиаотрасли. Разработка авиационной стратегии была поручена Премьер-министром Министерству инфраструктуры.



ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАТРАНСПОРТА И АЭРОПОРТОВ — ЗАПУЩЕН

11.08.2017 г. по поручению Премьер-министра Украины в Мининфраструктуры состоялось совещание по вопросам развития авиаперевозок под председательством руководителя Госавиаслужбы Александра Бильчука. В ходе совещания были рассмотрены вопросы, посвященные Стратегии развития авиационного транспорта и аэропортов, как составляющей Национальной транспортной стратегии 2030. Участниками совещания было высказано много замечаний и предложений по дополнению содержания Национальной транспортной стратегии до 2030 г. в части развития авиаперевозок и аэропортов. Также был рассмотрен вопрос о внесении изменений в Государственную целевую программу развития аэропортов на период до 2023 г.

По результатам обсуждения председатель Госавиаслужбы высказал предложение о создании рабочих групп по подготовке проекта стратегии с участием представителей авиатранспортных предприятий, экспертов и институтов гражданского общества. В результате были созданы две рабочие группы: рабочая группа по развитию авиаперевозок (возглавил Николай Щербина — зампредседателя Общественного совета при Госавиаслужбе Украины, исполнительный директор Общественного союза "Украинская авиатранспортная ассоциация"); рабочая группа по развитию аэропортов (возглавил Петр Липовенко — член Общественного совета при Госавиаслужбе Украины, президент ассоциации "Аэропорты Украины" ГА).

Дальнейшее обсуждение Стратегии развития авиаотрасли Украины было продолжено 15.08.2017 г. в ходе круглого стола "Авиационная стратегия: путь к восстановлению инфраструктуры аэропортов и увеличению пассажиропотока", организованного Авиационным комитетом Торгово-промышленной палаты (ТПП) Украины в Киеве. На мероприятии участники авиарынка, специалисты и эксперты гражданской авиации обсудили текущее состояние инфраструктуры аэропортов, а также ключевые вопросы, на которые должна дать ответ Стратегия развития авиации и аэропортов в увязке с Национальной транспортной стратегией.



Открывая круглый стол, глава Авиационного комитета ТПП, замгендиректора "Борисполя" Евгений Дыхне отметил, что авиакомпании, планирующие работать в Украине, интересуют планы нашей страны по развитию перевозок по всем видам транспорта. Они в т.ч. хотят понимать все возможности перетекания пассажиропотока с одного вида транспорта на другой, а также подвижность населения в целом, что очень сложно рассчитать при отсутствии транспортной стратегии. Субъекты рынка должны иметь четкое понимание, каким будет рынок через год, два и т.д.

ЧТО НЕОБХОДИМО УЧЕСТЬ ПРИ РАЗРАБОТКЕ СТРАТЕГИИ

Как напомнил Богдан Долинце — представитель аэропорта "Борисполь", отвечающий за коммуникацию с госорганами и другими организациями, в настоящее время в Украине имеется ряд отраслевых и стра-





тегических документов, но они зачастую между собой не согласованы. "Есть стратегия устойчивого развития Украины, дорабатывается Национальная транспортная стратегия Украины 2030… Кроме того, принята Государственная целевая программа развития аэропортов до 2023 г. В этой цепи не хватает Стратегии развития авиатранспорта и аэропортов, которая в увязке с Национальной транспортной стратегией помогла бы каждому аэропорту осознать свое место в общей транспортной системе и определить свою внутреннюю стратегию".



По словам Б. Долинце, на данный момент среди основных приоритетов, определенных в Национальной транспортной стратегии и которые касаются непосредственно авиации (в настоящее время документ находится в работе), определены: либерализация воздушного сообщения и подписание соглашение об открытом небе с ЕС; развитие транзитного потенциала воздушного пространства; привлечение инвестиций в развитие инфраструктуры аэропортов; развитие восточноевропейского хаба на базе ГП "МА "Борисполь"; расширение сети авиасообщений с привлечением бюджетных перевозчиков; либерализация регулирования аэропортов; имплементация европейских регламентов, что является важной составляющей соглашения об открытом небе с ЕС; создание системы кибербезопасности в системе авиации; внедрение единого центра анализа событий в гражданской авиации.

Кроме этого, на совещании в КМУ были определены основные цели госполитики в сфере авиации, которые должны быть учтены в стратегии развития авиации. А именно: создание рабочих мест в авиаотрасли, обновление флота воздушных судов украинских авиакомпаний, подписание соглашения об открытом небе с ЕС, повышение конкурентоспособности ГП "МА "Борисполь" как восточноевропейского хаба, обеспечение конкуренции на рынке авиаперевозок, развитие сети внутренних перевозок, реконструкция региональных аэропортов и создание условий для приема региональных и среднемагистральных самолетов, стимулирование развития лоукост перевозок, развитие мультимодальных перевозок, либерализация воздушного сообщения со странами Азии и Африки.

Как обратил внимание Б. Долинце, на данный момент в Национальной транспортной стратегии (НТС) отсутствуют ответы на вопрос касательно интеграции аэропортов Украины в мультимодальные транспортные системы. Также в документе фактически не учтен вопрос реинтеграции временно оккупированных территорий.

Кроме того, по словам эксперта, в НТС отсутствуют четкие KPI достижения целей стратегии. "В стратегии прописано, что должна быть определенная комиссия, которая будет оценивать ее реализацию, но четкие KPI не определены", — уточнил он.

Относительно стратегии развития авиатранспорта и аэропортов, то здесь, как отметил, докладчик, в первую очередь необходимо будет дать ответы на следующие вопросы:

— определение мест всех аэропортов в транспортной системе Украины, их непосредственно сильные и слабые стороны, как они должны развиваться;

— построение мультимодальных кластеров на базе аэропортов. В т.ч. государство должно дать четкий ответ — будет ли ж/д сообщение с конкретными аэропортами, а также какие другие виды транспорта должны заходить в аэропорт и каким образом;

— либерализация экономической деятельности аэропортов. В маленьких аэропортах должны быть проще условия бизнеса, а также сняты определенные ограничения (что соответствует ряду регламентов Евросоюза);

— процесс имплементации регламентов Евросоюза (потребуется большое количество законодательных актов, и на данный момент возникает вопрос, каким образом их внедрять в отечественное законодательство);

— внедрение современных электронных сервисов, а также урегулирование вопросов кибербезопастности в авиации.

Среди прочего Б. Долинце считает, что авиастратегия должна дать ответ на вопрос — какое место беспилотные летательные аппараты будут занимать в авиаотрасли в последующие 5—10 лет. При этом он уточнил, что это направление стремительно развивается, поэтому необходимо понимать и четко определить опасность беспилотных аппаратов для авиации.

О состоянии инфраструктуры украинских аэропортов, а также о мерах, которые необходимо предпринять для их развития, рассказал руководитель "Украэропроекта" Кирилл Новиков. Он отметил, что в связи с тенденцией роста во всем мире пассажиропотока Украине также нужно серьезно задуматься о модернизации инфраструктуры аэропортов. По его мнению, основными препятствиями для развития украинских аэропортов являются: высокий земельный налог (это касается аэропортов, находящихся в черте города); неотработанность механизмов ГЧП, что требует решения на уровне законодательства в ближайшее время; трудности с оперированием имуществом госаэропортов (это может быть урегулировано соот-

ветствующими постановлениями); отсутствие модели взаимодействия собственников (часто муниципальная власть) и аэропортов.



Затрагивая вопрос формы собственности украинских аэропортов, К. Новиков отметил, что в Украине 50% действующих аэропортов находятся в муниципальной собственности, 35% аэропортов имеют смешанную форму собственности — частно-муниципальную. 15% от общего количества аэропортов — государственные (а если говорить конкретно, то это всего 2 аэропорта — "Борисполь" и "Львов"). Для сравнения: в Европе в госсобственности находятся до 60% аэропортов, смешанную форму собственности имеют 25%, в частной собственности находятся 15% аэропортов.

Говоря о мерах, которые необходимо предпринять, чтобы украинские аэропорты более активно развивались, К. Новиков согласился, что в первую очередь необходимо завершить разработку авиационной стратегии Украины как составляющей НТС. Среди других мер он отметил важность стимулирования привлечения частного капитала к управлению аэропортами, а также разработки маркетинговой стратегии по продвижению аэропортов Украины. "Это важный элемент. Аэропорты сами себя презентовать не могут — значит должен быть центр принятия решений. Возможно в форме создания какой-то структуры над аэропортами, которая координировала бы их деятельность и продавала услуги централизованно", — отметил он.

Кроме того, К. Новиков считает, что нужно активизировать приграничные проекты для развития региональных аэропортов. "Это важный элемент… Например, Черновцы, которые расположены на румынско-польско-венгерской границе — охват потенциальных пассажиров именно в Черновцах очень большой. Поэтому я бы подчеркнул, что "Черновцы", "Ужгород" для своего региона чрезвычайно мощные аэропорты; отношение к таким приграничным аэропортам должно быть изменено кардинально. Возможно, даже должны сместиться приоритеты, очередность", — сказал руководитель "Украэропроекта".

ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ

В своем выступлении глава "Украэропроекта" коротко проанализировал состояние инфраструктуры отдельных региональных аэропортов, а также рассказал об их первоочередных нуждах для дальнейшего развития. Так, например, в аэропорту "Запорожье", в котором наблюдается рост пассажиропотока, по словам К. Новикова, "в хорошем состоянии после капремонта аэродромная часть, средства посадки, навигации и т.д.". В то же время, в аэропорту остро стоит вопрос строительства нового терминала. Стоимость объекта составит около $25 млн; в настоящее время аэропорт (являющийся коммунальным предприятием) совместно с горсоветом ведет поиск средств на этот терминал.

Аэропорту "Херсон", напротив, в первую очередь требуется ремонт полосы. "Там также идет рост пассажиропотока, а терминал хоть и требует ремонта, но в принципе он еще в неплохом состоянии и сможет эксплуатироваться еще около 2—5 лет. Тем не менее, в аэропорту остро стоит вопрос выделения денег на реконструкцию ВПП".

Аэропорту "Черновцы" также требуется ремонт ВПП, но, к сожалению, в настоящее время капремонт полосы приостановлен.

Одной из целей круглого стола было дать возможность руководителям региональных аэропортов/аэродромов рассказать о проблемах своих предприятий а также о видении дальнейшего развития предприятий, с тем, чтобы донести эту информацию до представителей Мининфрастуктуры, Госавиаслужбы, Транспортного комитета ВР.

В ходе круглого стола выступили представители аэропортов "Кривой рог", "Ривне", "Днепропетровск", "Житомир", а также аэродромов "Белая Церковь" и "Киев/Антонов-2" (Гостомель). Среди основных перечисленных проблем — необходимость ремонта ВПП, отсутствие необходимой наземной техники, хендлинга. Почти все представители аэропортов отмечали, что им не хватает финансирования. Чтобы аэропорты полноценно развивались, одной помощи из местных бюджетов им мало — нужны серьезные инвестиции и помощь государства.



Как сообщил директор аэродрома "Белая Церковь" Сергей Кандауров, его предприятие занимается обслуживанием самолетов Ил-76, Ан-12 (здесь арендуют ангары 4 авиакомпании, обслуживающие свои самолеты). "Фактически аэродром живет на то, что сдает помещения в аренду и принимает/оправляет самолеты. Город нам (как коммунальному предприятию — **ред.**) ни на что не выделяет деньги. Т.е. мы самоокупаемся", — сообщил С. Кандауров. Существовать без финансовой поддержки аэродрому все труднее, свободных средств, которые можно вложить в развитие, у аэродрома не остается. "Из-за того, что пришлось поднять людям минимальную зарплату, а также из-за того, что увеличилась плата за коммуналку и цена топлива, мы уже не вытягиваем. А ведь нам ежегодный ремонт ВПП нужен, службу САП в этом году нужно сертифицировать, нужно что-то установить, ремонтировать, — заявил директор аэродрома.— При этом стоимость аренды не поднимаем, а

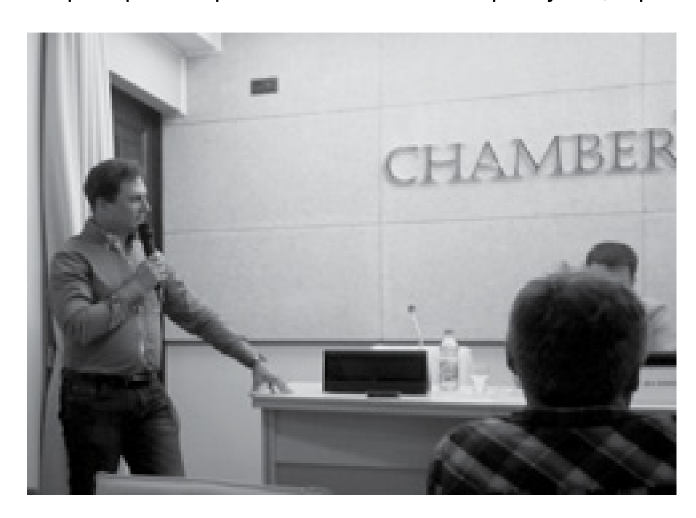


самолеты больше летать не стали, потому что война: раньше мы принимали по 60 самолетов (в год), а в прошлом году приняли 45".

Самое обидное, говорит С. Кандауров, что депутаты совершенно забыли об аэродроме. "У них дорогостоящий объект, но они понятия не имеют, что он существует и что из Белой Церкви что-то еще летает… Удивительно, но в стратегии развития города написано, что до ближайшего аэропорта 120 км — это "Борисполь". В программе развития аэропортов Украины "Белой Церкви" тоже нет… Поэтому главное сейчас показать, что мы есть, и мы еще не умерли", — подчеркнул он.

В настоящее время аэродром заказал Ассоциации "Аэропорты Украины" ГА стратегию своего развития. "У нас 4 аэродрома в столичном регионе, нам нужно понять, где наша рыночная ниша. На самом деле не имеет значения, какое место нашему аэропорту определят… Возможно, они нам вообще скажут, что наша ниша — легкомоторная авиация, но если мы ее разовьем, то получим прибыль. Нужно найти бизнес-решение в этом вопросе", — сказал С. Кандауров.

Как сообщил глава комитета Стратегического развития и международных отношений Ассоциации "Аэропорты Украины" ГА Евгений Трескунов, при-



нимающий непосредственное участие к разработке стратегии, потенциал у "Белой Церкви" есть. В то же время потребуются определенные инвестиции в ВПП, а также в необходимое оборудование для получения аэродромом категорий и международного статуса.

О состоянии аэропорта "Житомир" сообщил гендиректор авиакомпании Yanair Ярослав Агафонов, которая является оператором аэропорта. "В настоящее время аэропорт используется как база техобслуживания авиакомпании Yanair. Планов по выполнению пассажирских перевозок из аэропорта пока нет, поскольку ВПП требует ремонта. В настоящее время мы ищем инвестиции для ВПП", — отметил он. По словам руководителя Yanair, власти города стараются оказывать посильную помощь аэропорту, но их возможности ограничены. "Аэро-



порт прошел первый этап своего развития… Когда появилась инфраструктура — современный терминал, действующий аэропорт (правда пока не международный), и мэр, и губернатор активно стараются помочь по мере возможности. Но речь идет о значительных инвестициях и, наверное, ни городу, ни области, это не по силам".

О том, какие задачи стоят перед аэродромом "Киев/Антонов-2" (Гостомель) в рамках принятого решения о создании пассажирского аэропорта для лоукостов, сообщил руководитель аэродрома Константин Широлапов. В частности, он напомнил, что аэродром "Киев/Антонов-2" является одним из структурных подразделений ГП "Антонов" и был создан для "Авиалиний Антонова". "Все средства, зарабатываемые авиакомпанией, вкладывались в развитие авиации, создание самолетов, проектирование и испытание, а также поддержание летной пригодности аэродрома. Поэтому мы свою инфраструктуру нацеливали на обеспечение грузовых перевозок своей авиакомпании… Инфраструктура для пассажирских перевозок у нас полностью отсутствует", — отметил он.

По словам К. Широлапова, в Гостомеле есть все возможности организовать пассажирские перевозки, о чем свидетельствует вывод "Украэропроекта". В то же время изначально требуется решить ряд вопросов. Так, например, в "Киев/Антонов-2" полностью отсутствует наземное оборудование для обслуживания пассажиров, нет хендлинга. Еще одна проблема — качество ВПП.

"В настоящее время около 90% перевозок выполняются "Авиалиниями Антонова" за рубежом. В Гостомель они прилетают на тяжелую форму регламента (техобслуживание — **ред.)** и на отстой, если это экономически выгодно… И хотя интенсивность у нас не очень большая, но садящиеся "Русланы" с грузом в 360—380 т ВПП испортили… Конечно, мы осуществляем текущие ремонты, мелкие ремонты, но есть проблемы со многими плитами на полосе, которые нужно ремонтировать; нужно полностью ремонтиро-



вать перроны, рулежные дорожки... Поэтому, чтобы организовать безопасные пассажирские перевозки, нужно сделать капремонт ВПП, нужны инвестиции", — подчеркнул К. Широлапов.

Говоря о выделении места для строительства пассажирского терминала, К. Широлапов сообщил: "Несмотря на то, что земля, прилегающая к аэродрому, полностью выкуплена и находится в частной собственности, это не создаст трудностей, т.к. терминал планируют построить на земле, находящейся в госсобственности". По его словам, в настоящее время руководству "Укроборонпрома" (которому подчиняется "Антонов" — **ред.**) уже передан полный анализ возможности создания аэропорта в Гостомеле с точки зрения инфраструктуры. "Сейчас должно быть принято решение и необходимо найти инвестора, чтобы реализовать эту программу… Не буду сейчас озвучивать цифру, сколько это будет стоить, но деньги там нужны очень большие. Пока принимается решение, как это все будет реализовано и в какие сроки", — отметил он.

О проблемах аэропорта "Кривой Рог" рассказал представитель отдела маркетинга и внешнеэкономических связей предприятия Игорь Зайцев. Он отметил, что аэропорт обладает огромным потенциалом, но средств для развития аэропорту не хватает. "Помощь спонсоров ("Криворожстали" и мэрии — **ред.**) немного помогает держаться на плаву, но, тем не менее, аэропорту нужна помощь государства, — сказал он. — Одна из проблем — это хендлинг. Аэропортовая техника стоит очень дорого... В настоящее время у нас садятся любые самолеты, кроме А380, но нужно немного подлатать полосу. Но перспектива есть", — отметил он.

Говоря об аэродромной технике, представитель аэропорта отметил, что в настоящее время у предприятия есть много техники, которую нужно списывать на металлолом. "Спасибо "Борисполю", который оказал помощь — предоставил трап; второй трап нам отремонтировала харьковская фирма. На этом трапе еще Щербицкий спускался (первый секретарь ЦК Компартии Украины — **ред.**)", — сказал И. Зайцев.

Среди существующих проблем представитель аэропорта также привлек внимание к необходимости развития внутренних рейсов, что требует отмены НДС на внутренние перелеты.



Замдиректора аэропорта "Ривне" Игорь Серых в своем выступлении отметил, что полоса и терминал аэропорта находятся в удовлетворительном состоянии. Недавно аэропорт получил от облсовета (собственника предприятия) 3,5 млн грн. на ремонт рулежной дорожки; скоро должны прийти световые системы из Чехии. "Ее (рулежную дорожку — **ред.**) обещают полностью сделать до Покрова (14 октября) — мы должны подготовится для приема самолетов с низкими двигателями… Но, конечно, нам не хватает оборудования для их обслуживания", — отметил И. Серых. При этом он подчеркнул, что инвестор в аэропорт вряд ли зайдет, т.к. "на предприятии висят долги еще предыдущих времен и фактически все проходит через исполнительную службу". В настоящее время в аэропорту подготовили своими силами антикризисный план развития и мастерплан, рассчитанный на 20 лет; в т.ч. рассматривается возможность строительства нового терминала.

Одним из плюсов, который может способствовать развитию аэропорта, по мнению И. Серых, является



трасса Киев—Чоп Е-40. "Фактически мы находимся прямо на трассе, и если поработать… над изъятием земельных участков, можно получить дополнительные территории для логистического терминала… Сейчас вот еще завершено дооформление таможенного склада компании RDS Cargo", — сообщил он.

К серьезным проблемам в ходе круглого стола привлек внимание директор по реконструкции и строительству аэропорта "Днепропетровск" Анатолий Кукута. Он, в частности, напомнил, что аэропорты "Днепропетровск" и "Ивано-Франковск" являются аэропортами совместного базирования. "Это те аэропорты, которые несут все расходы ВСУ. Наш аэропорт с 2014 г. полностью обслуживает за "спасибо" Минобороны. ВПП и рулежки военные нам помогли



добить, сдвигов никаких… С 2014 г. решается вопрос их передачи Минобороны, но по сей день пока так ничего и не решено. Поэтому один из вопросов — ВПП", — подчеркнул он.

Затрагивая тему развития авиаперевозок, А. Кукута подчеркнул, что сейчас много говорят о том, как увеличить пассажиропоток украинских аэропортов, а также как привлечь лоукосты. В этом контексте немаловажный фактор — это увеличение доходности и уменьшение расходов аэропорта. "Возьмите у нас в Украине расходы аэропорта. Минагрополитики ввело новую инструкцию расчета земли. Налог на землю увеличился в 5—6 раз. В этом году многие аэропорты это пока еще не почувствовали — заплатили налоги по старым ценам, но в следующем году они это ощутят. Сейчас для г. Днепр плата за землю составляет 580 грн./кв. м, а в области — 300 грн./кв. м. Можно посчитать, сколько аэропорт "Днепропетровск" с 600 га заплатит налога на землю", — сказал он.

Также А. Кукута добавил: "Среди прочего изменился Налоговый кодекс — все льготы убрали. Параллельно возросли коммунальные платежи — возьмите газ, электроэнергию, воду — все подорожало". В то же время, часть расходов аэропорта непосредственно отразится и на расходах авиакомпаний, а позже на их авиатарифах.

Затрагивая вопросы доходности от аэропортовой деятельности, а также взаимодействия государства и аэропортов, директор программы "Инфраструктура" аналитического центра "Украинский институт будущего" Владимир Шульмейстер отметил: "Было замечательно добиться максимальной децентрализации и дерегуляции — убрать государство везде, где можно, от регулирования, чтобы местные аэропорты могли сами определять, какие ставить тарифы, чтобы привлекать к себе пассажиров и увеличивать доходность".

ГДЕ БРАТЬ ИНВЕСТИЦИИ

Обсудив проблемы, стоящие перед аэропортами, участники круглого стола согласились, что Государственная целевая программа развития аэропортов на период до 2023 г. не работает и действительно нуждается в пересмотре. "Программа изначально разрабатывалась без участия аэропортов, — напомнил Евгений Дыхне. — С момента утверждения этой программы она не действует. Слава Богу, под нее не выделяются деньги, но если завтра вдруг будут выделены, то они могут быть распределены неправильно".

Со своей стороны начальник отдела авиатранспорта Мининфраструктуры Галина Дурмуш согласилась, что программа действительно нуждается в пересмотре. "Именно поэтому мы и созвали 11.08.2017 г. совещание, потому что поняли, что данная программа не работает и нужно придумать другой механизм, который будет способствовать привлечению инвестиций, в частности, — объединить аэропорты добровольно в консорциум или корпорацию. При этом государству будут передаваться не ВПП (как планировалось ранее — **ред.**), а часть акций аэропорта — как это делается в мире… И правильно обратили внимание в Ассоциации "Аэропорты Украины" — в мире не разделяется целостный имущественный комплекс — отдельно на терминал, отдельно на полосы, т.к. это неправильно". (Подробнее о видении Мининфраструктуры объединения аэропортов см. интервью Г. Дурмуш).



В то же время Е. Дыхне выразил мнение, что создание такой корпорации — это точно не стратегия децентрализации: "Это как раз стратегия централизации". Также он в очередной раз отметил важность разработки стратегии развития авиаотрасли и аэропортов. "На многие аэропорты есть инвесторы, которые просто не получают необходимой информации, насколько тот или иной аэропорт может быть инвестиционно привлекательным. Сейчас, когда директор аэропорта что-то потенциальному инвестору рассказывает, то он опирается только лишь на свои измышления. Ему нечего, кроме своего энтузиазма, показать… Но, чтобы оформить инвестпроект, должен быть ряд основополагающих документов. В т.ч. должны быть авиационная и Национальная транспортная стратегия".

КОРНИЛОВА Татьяна

Украина и Беларусь расширяют и укрепляют межгосударственные связи

20—21.07.2017 г. состоялся официальный визит президента Республики Беларусь Александра Лукашенко в Украину. В рамках визита прошли переговоры глав двух государств "с глазу на глаз" и в расширенном формате, также был проведен двусторонний бизнес-форум, в котором приняли участие более 90 компаний из Беларуси и более 300 из Украины. Основной темой двусторонних переговоров было развитие торгово-экономического сотрудничества.

ИТОГИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

18.07.2017 г., накануне официального визита в Украину президента Республики Беларусь Александра Лукашенко, состоялось 25-е заседание Межправительственной украинско-белорусской смешанной комиссии по вопросам торгово-экономического сотрудничества. Сопредседательствовали на заседании вице-премьер-министр, министр регионального развития, строительства и ЖКХ Украины Геннадий Зубко и заместитель премьер-министра Республики Беларусь Владимир Семашко.

Основными вопросами повестки дня были углубление трансграничного сотрудничества и развитие транспортных коридоров между Украиной и Республикой Беларусь.

Замминистра инфраструктуры Юрий Лавренюк, принимавший участие в заседании, отметил важность продолжения дальнейшего развития активного и продуктивного диалога между Украиной и Республикой Беларусь в сфере транспорта и инфраструктуры. "Такое сотрудничество подтверждается проведением на регулярной основе встреч, как на уровне руководства транспортных ведомств, так и на экспертном уровне".

Стороны договорились о подготовке и реализации новых крупномасштабных проектов в рамках Программы трансграничного сотрудничества "Польша—Беларусь—Украина 2014—2020" и продвижении совместных проектов по обустройству и модернизации пунктов пропуска на белорусско-украинской границе в рамках инициативы ЕС "Восточное партнерство".

Еще одним выводом заседания стало подтверждение намерения Украины и Республики Беларусь и в дальнейшем развивать железнодорожные перевозки в составе комбинированного поезда "Викинг" и контейнерного поезда ZUBR, маршруты которых соединяют порты Черного и Балтийского морей.

"Важным направлением сотрудничества является стимулирование железнодорожных администраций наших стран по увеличению грузовых перевозок железнодорожным транспортом, в т.ч. путем предоставления скидок к действующим тарифным условиям", — подчеркнул Ю. Лавренюк.

Украинская и белорусская стороны проинформировали друг друга о намерениях развивать сотрудничество и в авиационной сфере.

Также стороны поддержали инициативу по восстановлению судоходного сообщения между странами и созданию безопасных условий судоходства на реках Припять и Днепр. По результатам заседания Комиссии были достигнуты важные договоренности по отработке вариантов решений об увеличении габаритов водного пути на участке Киевская ГЭС—Нижние Жары, необходимого для прохода судов класса река—море.

Ю. Лавренюк акцентировал внимание на сфере автомобильных грузовых перевозок, обеспечивающих транспортными услугами значительную часть товарооборота между Украиной и Республикой Беларусь. "Украинские перевозчики, учитывая высокий спрос на грузовые перевозки в сообщении с Республикой Беларусь, испытывают дефицит разрешений белорусской стороны. В связи с этим, украинская сторона заинтересована в либерализации автомобильных перевозок, снятии искусственных ограничений на выполнение международных грузовых перевозок между Украиной и Республикой Беларусь", — отметил замминистра инфраструктуры.

По результатам 25-го заседания Межправительственной украинско-белорусской смешанной комиссии по вопросам торгово-экономического сотрудничества состоялось подписание совместного Протокола о сотрудничестве.

ИТОГИ ПРЕЗИДЕНТСКИХ ПЕРЕГОВОРОВ

В ходе 2-дненой официальной встречи Президент Украины Петр Порошенко и президент Беларуси Александр Лукашенко обсудили весь спектр актуальных вопросов взаимодействия между двумя государствами на двустороннем уровне и в многосторонних форматах.

"У нас очень много общих интересов, очень много совместных проектов. И наше сотрудничество является чрезвычайно эффективным, полезным и взаимовыгодным", — отметил глава украинского государства. По его словам, у руководителей Украины и Беларуси есть политическая воля и настойчивое стремление воплощать эти интересы в жизнь ради процветания двух народов и укрепления независимости обеих стран.

Во время встречи собеседники подробно обсудили взаимодействие в экономической сфере. "Мне приятно констатировать, что товарооборот между Украиной и Беларусью вырос по сравнению с прошлым годом на 26%", — сообщил Президент Украины, напомнив, что Беларусь занимает седьмое место среди торговых партнеров Украины, а Украина — второе место среди торговых партнеров Беларуси.

По словам президента Беларуси, товарооборот между странами в 2016 г. составил $4 млрд, и есть все возможности для увеличения его объемов. Его поддержал и украинский Президент. "Мы видим серьезные и реальные перспективы роста. Поставлена задача в ближайшее время выйти уже на $5 млрд нашего взаимного товарооборота. Это означает, что работа по начатым проектам результативная, а определенные направления являются верными и взаимовыгодными для обеих стран", — отметил П. Порошенко.

Во время переговоров также была достигнута договоренность задействовать имеющийся потенциал



для совместного производства высококачественной и конкурентоспособной продукции, которая могла бы пользоваться спросом не только в Украине и Беларуси. Обе страны заинтересованы в выходе совместной продукции на рынки третьих стран.

"Важно, что сегодня существует обоюдная заинтересованность в создании новых совместных предприятий. Имею в виду авиастроение, транспортное и сельскохозяйственное машиностроение", — сообщил Президент Украины. Глава Республики Беларусь подтвердил заинтересованность совместно производить различные виды продукции, которая пользуется спросом на международных рынках. Он привел пример успешной работы совместных белорусско-украинских предприятий, в частности по производству тракторов, комбайнов, лифтов, другой техники и оборудования.

Особое внимание было уделено вопросам сотрудничества в энергетической сфере. "На сегодняшний день договорились о конкретных шагах сотрудничества в области электроэнергетики, нефтяной, газовой промышленности", — рассказал П. Порошенко. Он подтвердил готовность Украины поставлять электроэнергию в Беларусь. "Договорились рассмотреть возможность расширения поставок энергоресурсов, в частности нефти, с использованием уникального транзитного потенциала Украины", — добавил П. Порошенко.

Стороны также считают перспективным дальнейшее развитие взаимодействия в области железнодорожного, автомобильного и водного сообщения. "Существует обоюдная заинтересованность в восстановлении речного сообщения по Днепру и Припяти, и поставлены конкретные задачи нашим министрам, комиссиям", — рассказал П. Порошенко. По его словам, в ближайшее время будут сформированы предложения, в т.ч. с возможным привлечением европейских партнеров.

А. Лукашенко подчеркнул большую заинтересованность Беларуси в развитии экономического сотрудничества и торговли с Украиной, кооперации и совместных проектов между производителями двух стран в таких сферах, как модернизация дорожно-транспортной инфраструктуры и внедрение инновационных технологий. "Украина является одним из приоритетных рынков для белорусских товаров", — подчеркнул президент Беларуси.

Также стороны положительно отметили результаты работы Межправительственной украинско-белорусской смешанной комиссии по вопросам торгово-экономического сотрудничества, заседание которой состоялось в Киеве 17—18.07.2017 г.

По результатам официального визита в т.ч. подписано Соглашение о научном сотрудничестве между Национальной академией наук Украины и Национальной академией наук Беларуси.

Официальный визит Президента Беларуси А. Лукашенко подтвердил сохранение высокого уровня белорусско-украинских отношений, поддержку белорусской стороной территориальной целостности и суверенитета Украины, готовность способствовать урегулированию ситуации на юго-востоке Украины, а также стремление обеих сторон к существенному расширению объемов двусторонней торговли.



ИТОГИ УКРАИНСКО-БЕЛОРУССКОГО БИЗНЕС-ФОРУМА

В ходе украинско-белорусского бизнес-форума, состоявшегося 21.07.2017 г. в рамках официального визита в Украину президента Республики Беларусь А. Лукашенко на базе ТПП Украины, бизнес заключил коммерческие договоры на более чем $40 млн.

В общем подписано 16 коммерческих договоров. Среди подписантов — "Белоруснефть", "ДТЭК Нефтегаз", "Укргаздобыча", "Гомсельмаш", "Техноторг Дон", Торговый дом МТЗ "Беларусь—Украина", "Барановичское производственное хлопчатобумажное объединение", ООО "Билтекс", ООО "ВОСТОК-БЕЛАЗ-СЕРВИС", ЗАО "Новотроицкое карьерное управление", "БелАЗ", ОАО "Арселор Миттал Кривой Рог", "Могилевлифтмаш", ООО "Карат-Лифткомплект", ООО с иностранными инвестициями "БНХ Украина", ООО "Укравтозапчасть", фирма "Эридон".

Эксперты назвали белорусско-украинский экономический форум одним из наиболее успешных бизнес-событий года.

Форум показал, что живой интерес у бизнеса обеих стран на сегодняшний день вызывает ряд вопросов. Это — наращивание поставок транспорта, выход на рынки стран СНГ, вопросы, связанные с научно-технической кооперацией и с агропромышленным комплексом, проблематика кредитования и страхования экспортных поставок, использования электронных торговых площадок. Развитие совместных проектов в сфере машиностроения — один из главных приоритетов украинско-белорусского сотрудничества.

"Сейчас мы имеем хорошие показатели двусторонней торговли, хотя не вышли на рекорд 2012 г. Динамика оптимистичная — за 4 месяца 2017 г. украинский экспорт в Беларусь вырос на 40% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Импорт тоже вырос.

Беларусь находится в евроазиатском экономическом пространстве, Украина — в ассоциации с ЕС. Обе эти площадки, в силу географических, логистических и политических моментов, удобны для создания совместных предприятий и реализации продукции на этих рынках", — отметил президент ТПП Украины Геннадий Чижиков.

Украинские и белорусские предприятия могут сотрудничать и в рамках наращивания экспорта в европейские страны. Ведь по генеральным преференциям, которые ЕС предоставляет Украине в настоящее время, до 70% сырья и комплектующих, импортируемых из Украины, может ввозиться из другой страны. Ею может быть и Беларусь.

"Экспорт — это то, что реанимирует отечественную экономику. Все время мы говорим о том, что Украина и Беларусь — это страны-соседи, которые должны взаимно торговать. Но я хотела бы отметить еще один очень важный момент — это кооперация для экспорта на рынки третьих стран. Украина имеет соглашения о зоне свободной торговли с ЕС, странами Европейской ассоциации свободной торговли, а с 1 августа вступает в силу соглашение с Канадой. Это возможность для белорусских компаний, чтобы совместно с их украинскими партнерами производить на территории Украины товары для экспорта на рынки этих стран. Беларусь также имеет возможности свободной торговли, которые не доступны Украине, соответственно, украинские компании также имеют возможность рассмотреть вопросы кооперации с белорусскими компаниями для экспорта в эти страны", — сказала замминистра экономического развития и торговли, торговый представитель Украины Наталья Микольская.

"Украина входит в ТОП-10 стран по производству и экспорту органической продукции. Органика и нишевые культуры — это продукция с высокой добавленной стоимостью. Развитие органического производства способствует реализации экспортного потенциала. Украина и Беларусь могли бы создавать совместные производства и экспортировать свою продукцию на рынки третьих стран", — поддержала коллегу замминистра агрополитики и продовольствия Украины Елена Ковалева.

В ходе пленарной части форума были освещены состояние, перспективы и приоритетные направления украинско-белорусского экономического и инвестиционного сотрудничества, условия и преимущества ведения бизнеса в Украине и Беларуси. Во время форума также состоялось очередное заседание Украинско-белорусского консультативного совета и B2B-переговоры представителей деловых кругов Украины и Беларуси.

"Несмотря на все трудности, Украина и Республика Беларусь поддерживают торговый баланс и стремятся к его увеличению. Сегодняшний форум, который собрал рекордное количество участников, — тому прямое доказательство. Это интересная площадка для развития торгово-экономических отношений между нашими странами. Такого масштабного бизнес-мероприятия не было давно. Уверен, итоги форума положительно скажутся на двустороннем сотрудничестве предпринимателей", — подчеркнул председатель ТПП Беларуси Владимир Улахович.

"В настоящее время среди торговых партнеров Украины Республика Беларусь занимает 7-е место среди стран мира после Германии, РФ, КНР, Польши, США, Турции и 2-е — среди стран СНГ после РФ. Но эти объемы явно не соответствуют нашим возможностям.

ТПП Украины и ТПП Беларуси активно помогают нашим деловым людям в налаживании сотрудничества и контактов. При этом мы уделяем главное внимание содействию работе малого и среднего бизнеса, приграничному сотрудничеству, решению других существующих проблем", — резюмировал Геннадий Чижиков.

По материалам СМИ подготовила
ЗИНЧЕНКО Ольга



Орест Климпуш: "Основная проблема в реформировании отрасли — это отсутствие четкого плана реализации реформ"



В Украине активно обсуждают бедственное состояние национальной транспортной отрасли, предлагают множество рецептов и проектов для понимания ряда существующих проблем. Журнал "Транспорт" обратился к главе Федерации работодателей транспорта Украины Оресту Климпушу с просьбой рассказать о перспективах речных перевозок в Украине, состоянии дорог и портов, а также узнать, может ли страна полноценно влиться в международную транспортную систему.

— Мининфраструктуры и АМПУ анонсировали снижение портовых сборов к осени на 25—40%. Что сделано в этом направлении?

— Сложилось так, что в Украине портовые сборы, по своей сути, — источник финансирования морской отрасли. Существующие ставки портовых сборов слишком высоки. По имеющимся данным, портовые сборы в Украине на $1,1—$3 на тонну груза превышают сборы в зарубежных портах. Фактически ставки на 98—370% выше (в 3—4 раза), чем в портах Китая, Бразилии, Австралии, Нидерландов и даже России. Кроме того, в Украине наибольшее количество видов сборов (7 — **ред.**) среди портов-конкурентов. Для сравнения: в Тубарао (Бразилия), который является конкурентом украинских портов по экспорту ЖРС, только 2 вида сборов.

АМПУ и Мининфраструктуры работают в этом направлении. АМПУ разработала проект Методики расчета ставок портовых сборов и передала его в Мининфраструктуры для дальнейшего обсуждения.

Очень важно, чтобы Методика содержала точную методологию расчета портовых сборов. Должна быть четкая расчетная формула, которая позволит получить экономически обоснованные ставки портовых сборов. Иначе те ставки, которые будут в итоге, не

будут никоим образом отличаться от действующих — они в равной степени будут экономически необоснованными.

— Стоит ли делать ставку на снижение портовых сборов (что, по мнению чиновников, равно повышению грузооборота портов) или же необходимо переформатировать доходную часть АМПУ, чтобы, соответственно, портовые сборы не являлись доходной частью АМПУ?

— Многие искренне уверены, что если снизить ставки портовых сборов, это тотчас же выстроит очередь грузов к нашим портам. Это не совсем верно. Необходимо помнить, что снижение ставок портовых сборов — шаг, безусловно, необходимый. Это повысит интерес к украинским портам иностранных грузовладельцев и инвесторов. Но в то же время это не панацея и не волшебная палочка. Привлечение грузопотока зависит от многих факторов: благоприятного законодательного поля, наличия инвестиционных и экономических стимулов, уровня безопасности бизнеса и т.д.

Но необходимо также обеспечить целевое использование портовых сборов. С одной стороны, портовые сборы должны остаться действенным и надежным финансовым источником для содержания и развития гидротехнических сооружений (инфраструктуры портов), дноуглубления и прочих работ. С другой стороны, ставки портовых сборов формируют основную часть валютной выручки, и 75% валютной выручки госпредприятия АМПУ изымается. ФРТУ обратилась в КМУ для пересмотра этого вопроса.

— Есть реакция правительства на предложения по отмене 75% отчислений чистой прибыли в бюджет предприятиями морской отрасли?

— Сдвиги по этому вопросу есть, но они минимальные. Министерство инфраструктуры инициирует уменьшение нормативов отчисления государственными унитарными предприятиями и их объединениями части чистой прибыли в государственный бюджет с 75% до 50%.

— Возвращаясь к Методике расчета ставок портовых сборов. В Мининфраструктуры проходило обсуждение документа?

— На момент нашей беседы, насколько мне известно, в Мининфраструктуры изучают Методику и вскоре ведомство должно обнародовать документ для публичного обсуждения. Пока возможности внести предложения нет.

— Ранее в Мининфраструктуры сообщали, что перед ведомством стоит задача до конца лета согласовать Методику и уже в сентябре т.г. снизить портовые сборы? Скажите, по срокам это реально сделать?

— Повторюсь, что на сегодняшний день (дата интервью 26.07.2017 г. — **ред.**) Методика еще не обнародована. Месяц публичного обсуждения, после — согласование с МЭРТ, Минфином, Минэкологии и т.д. Предполагаю, в самом лучшем случае, Методика будет принята до нового года и документ заработает с 1.01.2018 г. Это при идеальных условиях — согласованной работе министерств и ведомств, отсутствии бюрократии и проч. В чем я, конечно, очень сомневаюсь. Но в погоне за сроками не должно пострадать качество документа.

— Как, по мнению ФРТУ, необходимо привлекать инвестиции в порты? Нужно ли портам двигаться в сторону концессии/долгосрочной аренды?

— Портам остро необходимы инвестиции, потому однозначно стоит двигаться в сторону частных инвесторов и привлечения частных инвестиций. Активная часть основных фондов, прежде всего крановое хозяйство, отработало все возможные сроки эксплуатации. Изношенность портовой инфраструктуры составляет более 90%, технологии устарели, отсутствуют современные возможности быстрой обработки судов. На сегодня у крупнотоннажного флота нет возможности зайти в украинские порты — в Украине 2—3 порта способны принимать крупнотоннажные суда.

Если говорить о концессии, то это современная и наиболее распространенная форма государственно-частного партнерства (ГЧП). В целом все законные формы ГЧП — концессия, долгосрочная аренда, а также совместная деятельность — имеют место быть и должны поощряться государством. Потенциальный инвестор должен иметь выбор.

В Мининфраструктуры взаимодействуют с профильными комитетами ВР для того, чтобы внести необходимые изменения в законодательную базу. Эти изменения позволят усовершенствовать процедуры ГЧП. Проблема в том, что недостаток инвестиций в портовую отрасль во многом объясняется несовершенством украинского законодательства. Привлечение инвестиций во многом невозможно из-за недостатков действующего концессионного законодательства — отсутствия прозрачного механизма возврата инвестиций и проч.

Но законодательство — не единственный барьер, который отталкивает потенциальных инвесторов. Коррупция, зарегулированность бизнеса, многочисленные проверки со стороны силовых структур, отсутствие структурных экономических реформ, политические факторы также не добавляют отрасли привлекательности. Эти барьеры нужно снимать. Главное при реализации любой формы ГЧП — обеспечить прозрачность и законность процедур, баланс интересов государства и частного бизнеса.

— Какие порты лучше готовить к концессии?

— Передавать в концессию наиболее привлекательные объекты или наиболее "депрессивные" — это вопрос стратегии государства. Оба подхода вполне приемлемы.

Первые концессионные конкурсы в Ольвии и Херсонском МТП — крайне важны. Они должны состояться через прозрачные процедуры и стать своеобразными маркерами готовности портовой отрасли и государства в целом к концессионным форматам.



— Говоря о концессии, правительство одобрило предложение передать в концессию аэропорты "Борисполь" и "Львов". Почему прибыльные объекты авиаотрасли хотят отдавать в концессию?

— Насколько мне известно, правительство в будущем не исключает вариант передачи аэропортов в концессию. Пока нет официальных документов и не объявлен конкурс, все остается на уровне разговоров.

Есть опыт передачи в коммунальную собственность аэропорта "Киев". Впрочем, я считаю, что сейчас говорить о концессии двух аэропортов, особенно "Борисполя", несколько преждевременно.

— А как насчет развития "Гостомеля" как аэропорта для лоукостеров?

— Думаю, что аэропорт "Гостомель" в этом заинтересован. Иметь рядом с Киевом еще один аэропорт необходимо. Например, вокруг Лондона есть 5—6 аэропортов, в которые летает и известная Ryanair (авиакомпания летает в аэропорты, находящиеся на расстоянии около 100 км от города).

— Сколько нужно времени, чтобы это сделать?

— Сложно сказать. Пока проблема в принятии решения и политической воле.

К тому же неизвестно, в каком состоянии сейчас аэронавигационное обеспечение "Гостомеля". Также нужно оценить состояние ВПП, ее возможности, соответствие техусловиям. Необходимо построить терминал, что также потребует определенного времени.

— Какие перспективы сегодня у речных перевозок? Почему власти не занимаются дноуглублением рек? Что с законопроектом о речных перевозках?

— Украине нужно обратить особое внимание на речные перевозки, ведь во всем мире речные перевозки считаются наиболее экономично выгодными и экологичными. Это альтернатива автомобильным дорогам и железной дороге.

Через Украину протекают три больших судоходных реки — Днепр, Дунай, Южный Буг, две из которых, а именно Днепр и Дунай, в пятерке крупнейших рек Европы. Основная инфраструктура — 10 речных портов и 13 специализированных грузовых терминалов — расположена на Днепре, который растянулся по Украине почти на 1 тыс. км через 8 областей. Напомню, что Украина имеет возможность по реке пересекать по диагонали Европу по Дунаю и каналам Майн—Рейн.

Речной транспорт в Украине почти не функционирует: в конце 80-х—начале 90-х речным транспортом транспортировалось более 60 млн т грузов. Только на Дунае в 1993 г. Украина перевозила 25% от всех грузоперевозок на реке.

Объемы перевозок упали с 60 млн т в 1990 г. до в 12 млн т в 2006 г., а затем — до 5 млн т в 2014 г. По итогам 2016 г. реками перевезли 6,7 млн т грузов. За последние два—три года речные перевозки занимают 0,2—0,8% от всех перевозок. В то время как в Германии эта цифра составляет 12,6%, в Венгрии — 4,2%, в Румынии — 20,7%.

— Почему упали перевозки?

— Ряд факторов. Во-первых, изменение грузовой базы. К примеру, раньше был грузопоток криворожской руды, которая шла на Венгрию и Словакию огромными баржами. Но со временем в Венгрии ликвидировали 3—4 металлургических производства, Словакия также свернула металлургическое производство под влиянием ЕС. В целом в 1990-х гг. прекратились поставки в ЕС угля и руды. К тому же в Украине началась переорганизация производства, что также послужило снижению грузопотока на реке.

Во-вторых, обмелела река, выросли Днепровские пороги. Сегодня "Укрводпуть" практически не финансируется. Также есть проблема и с гидростанциями.

— Какие грузы Украина может перевозить по реке сейчас?

— Возрождение и использование речных и морских путей позволит ускорить развитие логистических возможностей многих отраслей экономики, в первую очередь АПК.

— Что нужно для этого развития?

— Уверен, что развитие внутренних водных путей должно быть одним из приоритетов деятельности Мининфраструктуры и правительства. Дноуглубле-



ние, развитие речного флота, восстановление и развитие речной инфраструктуры — крайне актуальные задачи.

Так или иначе, Украина придет к возрождению реки. Для сдвига ситуации с речными перевозками с мертвой точки необходим базовый закон. ФРТУ участвовала в обсуждении проекта Закона "О внутреннем водном транспорте" и поддержала его.

— Когда можно ожидать рост грузопотока на реке?

— При создании необходимых стимулов для развития реки и надлежащем финансировании не проблема увеличить грузопоток на реке в течение 5 лет в 2—3 раза — до 10—15 млн т. При создании ряда стимулов, в т.ч. и налоговых, выравнивании тарифной политики на железной дороге и автотранспорте, наличии инвестиций этого можно достичь даже быстрее.

— Спасет ли дороги весовой контроль? Можно ли считать весовой контроль полностью автоматическим и исключающим коррупцию?

— Нет, не спасет. Но габаритно-весовой контроль должен быть обязательно. Необходимо обустроить весовыми установками все ключевые магистрали, особенно в южных областях. Максимальная автоматизация и нивелирование человеческого фактора — залог искоренения коррупции в автодорожной отрасли. На данный момент, насколько мне известно, в Украине функционируют 26 габаритно-весовых комплексов, до конца года будет закуплено еще 78.

Для того, чтобы искоренить перегрузы, необходим комплекс мероприятий. Весовые комплексы, суровые штрафы и санкции не только против водителей, но и, прежде всего, против грузоотправителей. Но для решения проблем с дорогами необходимо обеспечить гарантированное целевое использование тех средств, которые уплачиваются потребителями в виде акциза на топливо.

— Какие основные проблемы в реформировании железнодорожной отрасли?

— Разработка нового Закона Украины "О железнодорожном транспорте" является приоритетной задачей для обеспечения эффективной деятельности рынка железнодорожных перевозок. Отрасли чрезвычайно важно получить фундаментальную законодательную базу, которая будет работать на развитие железнодорожного транспорта.

Что касается основных проблем в реформировании отрасли, то это отсутствие самих реформ, точнее их неосязаемость.

Одна из первоочередных задач для Украины и железнодорожной отрасли — наладить производство подвижного состава в стране, украинской тяги и пассажирских вагонов, предусмотреть государственную поддержку в их заказе и приобретении.

— По мнению ФРТУ, на каком уровне сегодня пассажирские перевозки в Украине?

— На неудовлетворительном. При этом текущее состояние пассажирских перевозок не устраивает ни перевозчиков, ни пассажиров.

Согласно статистическим данным, на рынке коммерческих перевозок в настоящее время осуществляют предпринимательскую деятельность почти 56,2 тыс. перевозчиков, которые в своей деятельности используют более 154 тыс. транспортных средств. В междугородном сообщении автомобильным транспортом (автобусы) перевезено 148 млн пассажиров из 225 млн, троллейбусами — 6 млн. В пригородном сообщении автомобильным транспортом (автобусы) перевезено 621 млн пассажиров из 990 млн. В городском сообщении перевезено 5407 млн пассажиров, из них: автомобильным транспортом (автобусы) — 2575 млн.

Проблемы в пассажирских перевозках касаются пяти направлений: неудовлетворительное состояние дорог, недостаточная квалификация водителей или их отсутствие, низкая оплата труда водителей, неудовлетворительное техсостояние подвижного состава, нормативно-правовые пробелы и недоработки.

— А что не так с водителями?

— У нас сейчас большая проблема с водителями, по вине водителей происходит 80% ДТП. Прохождение водителем медкомиссии не дает полной гарантии. Формально медкомиссия — это сбор средств, такая себе коррупционная составляющая. Мы уже подали предложение о прохождении медкомиссии водителями каждые 5 лет, но в полном объеме, как принято в Европе.

Кроме того, сейчас в Украине недостаточное количество водителей, они все стремятся за границу, в Польшу, к примеру, где совершенно другие условия труда и заработная плата.

Вместе с тем водителю нужно повышать квалификацию каждые 3—5 лет в зависимости от перевозок.

— А что с законодательными инициативами?

— Необходимо усовершенствовать ряд нормативно-правовых актов. Разработать и принять проекты постановлений КМУ "О внесении изменений в Правила предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта" и "О внесении изменений в Порядок проведения конкурса по перевозке пассажиров на автобусном маршруте общего пользования".

На законодательном уровне необходимо урегулировать вопрос о льготных перевозках пассажиров, обеспечив монетизацию льгот. Это хроническая проблема, которая годами консервируется и не решается. Необходимо внести поправки в Закон "Об автомобильном транспорте" в соответствии с положениями директив и регламентов ЕС.

Беседовала РОСЛИК Инна





Перспективы легализации авто на еврономерах

В настоящее время в Украине образовался и стремительно растет "черный" рынок автомобилей — автотранспортных средств, не зарегистрированных в соответствии с украинским законодательством и вследствие этого продаваемых по цене значительно ниже рыночной. Данная ситуация уже повлекла за собой целый шлейф других проблем — от массового нарушения принципа законности и многомиллионных потерь бюджета до значительного увеличения аварийности и травматизма в Украине.

Решить этот вопрос без социального недовольства, как предполагают эксперты, уже не получится. За последние 2 года количество авто на иностранной регистрации в Украине увеличилось в разы и, по разным данным, составляет около миллиона. А это — миллион водителей, которые могут перекрывать таможни и автодороги.

В парламенте различные депутатские группы разрабатывают законопроекты, призванные урегулировать проблему, но до реальных изменений украинского законодательного поля дело еще не дошло. Пока же Государственная фискальная служба просвещает общественность в основном о том, в чем состоят нарушения законодательства собственниками иномарок на иномерах и какая ответственность их ожидает.



ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ

По данным ГФСУ, озвученным 4 августа т.г. на пресс-конференции, посвященной данной проблеме, с начала 2015 г. по 30 июня т.г. граждане Украины ввезли в режиме транзита более 313 тыс. авто. Не вывезены, по данным на 27 июля т.г., почти 27,6 тыс. автомобилей, ввезенных в режиме "транзита", и 24,6 тыс. автомобилей, временно ввезенных гражданами для личного пользования, сроки ввоза которых уже закончились. Т.е., как подчеркнула замначальника Управления организации таможенного контроля Департамента организации таможенного контроля ГФСУ Елена Мошинская, эти автомобили находятся на территории Украины незаконно.

"Значительное количество автомобилей с иностранной регистрацией сейчас находится в Украине с нарушением таможенных правил, а граждане, которые ими пользуются, — это нарушители. Причем нарушителями являются не только те граждане, которые ввезли транспортное средство и не выполнили свое обязательство о его вывозе или не оформили авто в свободное обращение, но и те, которые его приобрели", — отметила она.

Е. Мошинская отметила, что временно ввозить транспортные средства в Украину без письменного декларирования и уплаты соответствующих налогов имеют право граждане-нерезиденты на срок до 1 года. Этот срок может быть продлен не более чем на 60 дней.

"Если нерезидент ввозит автомобиль с иностранной регистрацией, то именно ему предоставляется налоговая льгота. Т.е. он не платит налоги, не проходит контроль на соблюдение экологических норм, не оформляет разрешительные документы и т.п. В то же время нерезидент не может передавать авто другим лицам или использовать его для предпринимательской деятельности. Граждане-резиденты таким режимом пользуются меньше, поскольку для них предусмотрена уплата платежей в полном объеме. Более того, это авто после его вывоза и ввоза не переходит в собственность этому гражданину", — рассказала Е. Мошинская.

По ее словам, при ввозе авто в режиме "транзита" чаще всего нарушителями таможенных правил являются именно резиденты Украины, игнорирующие предусмотренные для них обязательства. Режим "транзит" предусматривает ввоз транспортного средства на срок до 5 суток в пределах одной таможни и на 10 суток — в пределах нескольких таможен. Однако, как показывает практика, граждане такие авто используют не для транзита, а для собственного пользования.

Кроме того, нередки случаи передачи нерезидентом ввозимого автомобиля с иностранной регистрацией в пользование гражданину-резиденту. Последний фактически не имеет прав на это авто, поскольку у него нет надлежащих документов, подтверждающих его право собственности.

"Проблемы от таких нарушений таможенного законодательства имеют как гражданин, ввезший авто и не выполнивший свои обязательства перед государством, так и гражданин, купивший так называемое "нерастаможенное" авто, а также таможни. В первую очередь это приводит к большим очередям в пунктах пропуска, особенно на западной границе, в частности, с Польшей, поскольку каждые 5 суток резиденты

Автомобили иностранной регистрации, ввезенные гражданами в таможенном режиме "транзит"

Период	Ввезены в Украину в таможенном режиме "транзит"	Не вывезены из Украины по состоянию на 24.07.2017 г.	
2015 г.	77297	6746	резидентами — 6584
			нерезидентами — 162
2016 г.	124148	14531	резидентами — 14201
			нерезидентами — 330
1 полугодие 2017 г.	111891	6327	резидентами — 6164
			нерезидентами — 163
Всего	313336	27604	резидентами — 26949
			нерезидентами — 655

Автомобили иностранной регистрации, временно ввезенные гражданами для личного пользования

Период	Ввезены в Украину	Не вывезены из Украины по состоянию на 24.07.2017 г.					
		ранее ввезены на срок до 60 суток		ранее ввезены на срок до 1 года		всего	
2015 г.	472137	40	резидентами — 36	13594	резидентами — 641	13634	резидентами — 677
			нерезидентами — 4		нерезидентами — 12953		нерезидентами — 12957
2016 г.	588326	60	резидентами — 52	10911	резидентами — 312	10971	резидентами — 364
			нерезидентами — 8		нерезидентами — 10599		нерезидентами — 10607
1 полугодие 2017 г.	380521	43	резидентами — 35	—	резидентами — -	43	резидентами — 35
			нерезидентами — 8		нерезидентами — -		нерезидентами — 8
Всего	1440984	146	резидентами — 123	24505	резидентами — 953	24648	резидентами — 1076
			нерезидентами — 20		нерезидентами — 23552		нерезидентами — 23572



пересекают таможенную границу Украины и снова ввозят это авто в режиме "транзита", — отметила Е. Мошинская.

"Положения о временном ввозе транспортных средств, которые прописаны в Таможенном кодексе Украины, полностью соответствуют Стамбульской конвенции о временном ввозе. Т.е. Украина обязалась привести свое законодательство в соответствие с международными стандартами и выполняет это обязательство. Международные стандарты предусматривают возможность временного ввоза товаров и транспортных средств для личного пользования только нерезидентами. Резидент, проживающий в любой стране и ввозящий авто, должен уплатить налоги в бюджет и после этого пользоваться авто свободно в стране. Требования законодательства должны выполнять все граждане — и наши граждане-резиденты, и нерезиденты", — отметила Е. Мошинская.

В соответствии со ст. 380 Таможенного кодекса Украины:

1. Временный ввоз гражданами-нерезидентами на таможенную территорию Украины транспортных средств для личного пользования (ТСЛП) разрешается на срок до 1 года. Этот срок может быть продлен органами доходов и сборов с учетом действия обстоятельств непреодолимой силы и личных обстоятельств граждан, которые ввезли такие ТС, при условии документального подтверждения этих обстоятельств, но не более чем на 60 дней. Обязательным условием допуска указанных ТСЛП к временному ввозу на таможенную территорию Украины является регистрация этих транспортных средств в уполномоченных органах иностранных государств, что подтверждается соответствующим документом.

2. ТСЛП, которые временно ввозятся на таможенную территорию Украины гражданами-нерезидентами, не подлежат письменному декларированию и освобождаются от представления документов, выдаваемых государственными органами, уполномоченными осуществлять виды контроля, указанные в ст. 319 Кодекса. Пропуск таких ТСЛП через таможенную границу Украины осуществляется без применения к ним мер обеспечения, предусмотренных разделом X Кодекса. Топливо, содержащееся в обычных (установленных заводом-изготовителем) баках указанных транспортных средств, не подлежит письменному декларированию и не является объектом обложения таможенными платежами.

…

4. Временно ввезенные ТСЛП могут использоваться на таможенной территории Украины исключительно гражданами, которые ввезли указанные транспортные средства в Украину, для их личных нужд.

Такие транспортные средства не могут использоваться для целей предпринимательской деятельности в Украине, быть разукомплектованы, переданы во владение, пользование или распоряжение другим лицам.

СУЩЕСТВУЮЩИЕ САНКЦИИ ЗА НАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ВРЕМЕННОГО ВВОЗА АВТО

О том, какие наказания ждут нарушителей, рассказал заместитель директора Департамента организации противодействия таможенным правонарушениям ГФСУ Алексей Сивирин.

"Ответственность за превышение установленного срока транзитного перемещения транспортных средств предусмотрена ст. 470 Таможенного кодекса Украины. Если такое превышение не более суток, то владельцу грозит предупреждение или штраф в размере 170 грн. В случае превышения более чем на 1 сутки, но не более чем на 10 суток, штраф составляет 3,4 тыс. грн., если более 10 дней, то сумма штрафа возрастает до 8,5 тыс. грн.",— отметил А. Сивирин.

Тем не менее, количество таких нарушений неумолимо растет: с 4,4 тыс. в 2015 г. и 10,6 тыс. в 2016 г. до почти 9 тыс. за 7 месяцев т.г. Так, за 7 месяцев т.г. сотрудниками таможен ГФСУ было выявлено 8979 таких правонарушений. Владельцам начислено штрафов на 46,6 млн грн.



За нарушение сроков временного ввоза транспортных средств с иностранной регистрацией (ст. 481 Таможенного кодекса Украины) суммы штрафов значительно больше: за превышение не более чем на 3 суток грозит штраф в размере 850 грн., более 3 суток, но не более чем на 10 суток, и в случае, если в течение года этот человек уже привлекался к ответственности за совершение такого правонарушения — 5,1 тыс. грн. За превышение более чем на 10 суток придется заплатить уже 17 тыс. грн.



За нарушение ст. 481 Таможенного кодекса только в январе—июле 2017 г. нарушителям начислено к уплате 22,1 млн грн., что уже превысило показатель всего 2016 г. Если в прошлом году было 1190 нарушений, то в этом году уже почти 2 тыс. Для сравнения: в течение 2015 г. и 2016 г. суммы соответствующих штрафов составляли 16,5 млн грн. и 16,8 млн грн. соответственно.

Однако наибольшие суммы штрафов придется заплатить тем гражданам, которые используют ввозимые транспортные средства с иностранной регистрацией в других целях, например, коммерческих. Штраф за такое нарушение составляет 300% неуплаченной суммы таможенных платежей. Так, в течение 2017 г. было выявлено 164 таких нарушения, владельцам транспортных средств начислено 69,9 млн грн. штрафов. В 2015 г. и 2016 г. суммы начисленных штрафов составляли 44,1 млн грн. и 155,2 млн грн. соответственно.

ПРИЧИНЫ СИСТЕМАТИЧЕСКИХ НАРУШЕНИЙ

Глава налогового комитета ВР Нина Южанина в одном из своих интервью отметила, что в настоящее время в Украине нарушители правил ввоза чувствуют себя почти безнаказанными. "Во-первых, они все знают о том, что их не могут… остановить ни Нацполиция, ни кто-либо другой, или потребовать документы и спросить, почему ты нарушил таможенный режим и находишься сейчас в Украине… Абсолютно четко прослеживается отсутствие возможностей у государства повлиять на этот процесс".

Ее слова подтверждают и сами водители авто на иностранных номерах. Так, в сюжете *ТСН* водитель BMW с литовской регистрацией Дмитрий, который катается по дорогам страны на ней уже полгода, знает, что за это ему грозит штраф 8,5 тыс. грн. Вместе с тем он хорошо осведомлен, что если его остановит полиция — сделать она ничего не сможет. "Полиция не имеет права выписывать штраф за это нарушение, на это имеют право только таможенники", — объясняет он. При этом нарушителем себя Дмитрий не считает, мол, машины в Европе стоят дешевле, чем в Украине: в Европе его авто стоит EUR3 тыс., а в Украине — не менее EUR9 тыс. Мужчина выступает за изменения в законы, европейские правила растаможивания и легальность использования таких авто.

Тем не менее такая неопределенная правовая ситуация не может длиться бесконечно. И серьезный сигнал всем нарушителям был дан в конце июля т.г.: Высший административный суд Украины вынес первое окончательное решение в отношении водителя автомобиля с иностранными номерами. Водителю был назначен штраф на 420 тыс. грн., а машина была конфискована. Согласно материалам дела, 17.03.2015 г. гражданин Азербайджана ввез на территорию Украины автомобиль Ford Tourneo в режиме временного ввоза до 1 года. Через год было установлено, что этим автомобилем управлял гражданин Украины. При нем была доверенность на право использования транспортного средства на территории Украины. Высший суд постановил, что гражданин Украины обязан уплатить 420 тыс. грн. — 300% от неуплаченной суммы таможенных платежей.

Это дело прошло все судебные инстанции, а значит, окончательное решение можно считать прецедентом, на который будут ориентироваться и другие судьи.

ВОЗМОЖНО ЛИ НАЙТИ ВЫХОД ИЗ СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ

Проблему могло бы решить существенное снижение таможенных ставок на импорт. Так считают в Ассоциации автодилеров, это мнение разделяет и большинство владельцев авто на иностранных номерах. Но государство пока не спешит снижать импортные пошлины в интересах деловых кругов, которые производят отечественные авто. Поэтому желающих приобрести качественный, пусть и не растаможенный автомобиль меньше не становится.

С другой стороны, такое транспортное средство может создавать угрозы водителям с украинской регистрацией, например, при ДТП.

В парламенте различные депутатские группы разрабатывают законопроекты, призванные урегулировать проблему. Механизмов несколько: от одноразовой легализации таких машин до уплаты владельцами нерастаможенных авто своеобразного вклада в бюджет.

Немногим больше месяца назад в ВР был зарегистрирован законопроект № 6626 "О внесении изменений в Закон Украины "О Национальной полиции" по отдельным полномочиям полиции". Данный законопроект призван, в частности, упорядочить учет автомобилей с иностранной регистрацией. Документ предписывает полиции формировать собственные базы данных транспортных средств с иностранной регистрацией, которые временно находятся на территории Украины, используя для этого как имеющуюся у полиции информацию, так и полученную от ГФСУ.

Авторы законопроекта предполагают, что он станет первым шагом к формированию правовой определенности в вопросе государственного контроля длительности пребывания автомобилей на иностранной регистрации в Украине.

Но, по мнению некоторых экспертов, если полиция подключится к контролю за ездой на еврономерах, возможны два варианта: или обе выше описанные схемы будут ликвидированы, или же возьмет верх социальное недовольство (а водители на иномерах уже демонстрировали свои протестные возможности)...

ЗИНЧЕНКО Ольга

Г. Дурмуш: "Объединение аэропортов в холдинг облегчит им возможность получения кредитов для развитие своей инфраструктуры"



В 2016 г. правительство Украины приняло Государственную целевую программу развития аэропортов Украины на период до 2023 г., которой предусматривалось создание и развитие единой государственной сети аэродромов в результате их объединения и передачи аэродромов государственной и коммунальной формы собственности в сферу управления Мининфраструктуры с последующим закреплением аэродромов и аэродромных объектов на праве хозяйственного ведения за государственным предприятием, определенным министерством. Предусмотрено сохранение в госсобственности аэродромов международных аэропортов "Борисполь" и "Львов"; возвращение в госсобственность аэродромов международных аэропортов "Днепропетровск", "Киев" (Жуляны), "Харьков", "Одесса", "Донецк", "Симферополь". Теперь же в Украине заговорили об аэропортовом холдинге.

Журнал "Транспорт" попросил начальника отдела авиатранспорта Мининфраструктуры Галину Дурмуш прокомментировать планы по созданию такого предприятия. Также мы поинтересовались, что в настоящее время делается министерством для удешевления авиаперевозок.

— Когда возникла идея создания такого предприятия, которое объединит аэропорты в целостный имущественный комплекс?

— Пока что создание такого предприятия не утверждено на уровне министерства. Это лишь на уровне идеи — ее выдвинули некоторые участники совещания 11.08.2018 г. И в принципе мы понимаем, что для иностранных инвесторов, для банков, которые будут вкладывать, это приемлемый вариант — проще создать предприятие, которое как холдинг объединит аэропорты.

Ведь почему такая ситуация, например, в Днепре сложилась — министерство формирует госполитику, но по факту оно не имеет права вмешиваться в деятельность коммунальных предприятий. Но, когда будет создана отдельная организация, которая централизованно будет управлять всеми аэропортами, входящими в холдинг, в т.ч. будет возможность централизованно искать деньги… Объединение аэропортов в холдинг облегчит им возможность получения кредитов для развитие своей инфраструктуры.

— Вы сказали, что это предприятие будет владеть частью акций аэропорта…

— Да. В настоящее время программой развития аэропортов предусмотрено, что когда выделяются деньги на полосу, когда государство вкладывает деньги в полосу — несмотря на то, коммунальное предприятие это или не коммунальное — оно должно передать полосу государству в обмен на инвестиции. Аэропорты это делать не хотят, потому что они передадут полосу и их оставят фактически вне деятельности или какого-то нового оператора назначат. Но если бы это было в форме акций, как это делается в мире, то, в принципе, почему часть акций не отдать государству.

— А как быть с теми аэропортами, где уже есть какие-то серьезные вливания?

— Им тогда не нужно просто денег для ВПП. Например, аэропорту "Харьков" не нужны деньги на ВПП — у них хорошая полоса. Аэропорту "Львов" не нужны деньги для полосы — там тоже хорошая полоса. А вот маленькие аэропорты, допустим, как "Винница", "Черновцы", "Херсон", "Николаев" — им нужны будут деньги на то, чтобы достраивать и реконструировать полосу. Им банки денег не дадут. Когда они начинают вести переговоры с каким-то конкретным аэропортом и интересоваться его объемом перевозок, то получив ответ, что этот показатель составляет, например, 10 тыс. пассажиров в год (не в месяц), диалог тут же заканчивается. Банкам становится это неинтересно. Но когда это будет под одну корпорацию, тогда это будет эффективно.

Руководство международных финансовых институтов не раз уже озвучивало мысль, что если бы была корпорация, объединяющая аэропорты, то они бы еще рассмотрели возможность выдачи кредита.

— Т.е. большие аэропорты в эту холдинговую структуру входить не будут?

— Они посмотрят, как для них будет эффективнее. Если захотят — войдут, не захотят — не будут входить.

— Ранее вы говорили, что остались деньги, которые были выделены под Евро-2012 и которые планируется направить на ремонт ВПП аэропортов. Была надежда, что эти деньги выделят в 1 полугодии 2017 г.

— К сожалению, они зависли в Казначействе. Их не выделят.

Ранее Г. Дурмуш говорила, что Мининфраструктуры рассматривает возможность финансирования аэродромов за счет средств, выделенных к Евро-2012.

В частности, она сообщила, что всю ответственность за реализацию Программы развития аэропортов до 2023 г. правительство возложило на Госагентство инфраструктурных проектов (которое было создано вследствие преобразования Нацагентства по вопросам Евро-2012). В настоящее время на счетах предприятий, находящихся в подчинении Госагентства, лежат 4 млрд грн., которые были привлечены под госгарантии на подготовку Евро-2012. "Эти средства не были использованы и были заморожены. Теперь их планируется направить в развитие аэродромов", — сообщила в июне Г. Дурмуш в интервью *ЦТС*.

Также она пояснила: "Для того, чтобы запустить этот процесс, КМУ принял постановление от 22.09.2016 г. № 714, которым Нацагентство по вопросам Евро-2012 было преобразовано в Госагентство инфраструктурных проектов. Именно этот орган был определен ответственным за выполнение программы. В том же постановлении было прописано, что 300 млн грн. будут выделены в 2016 г. в качестве первого транша на реализацию госпрограммы развития аэропортов. К сожалению, Минфин не выделил средства, мотивируя это тем, что механизм финансирования необходимо доработать, — отметила она. — В 2017 г. Госагентство инфраструктурных проектов учло все замечания Минфина, а Мининфраструктуры уже готовится внести изменения в постановление № 714 об изменении механизма финансирования. Если это будет сделано, нам удастся получить 700 млн грн. на финансирование реконструкции аэродромов".

По словам Г. Дурмуш, деньги должны были быть выделены в 1 полугодии 2017 г. Если же этого не произойдет, министерство будет искать альтернативные методы финансирования аэродромов, например, за счет авиаперевозчиков.

В комментарии журналу "Транспорт" Г. Дурмуш отметила, что такой успешный опыт реализован, например, в Праге и во Франкфурте. В то же время, по ее словам, пока в Украине нет инвесторов, готовых вкладывать в ВПП.

— В последнее время часто поднимается вопрос удешевления стоимости авиаперевозок. Какие ближайшие шаги будут предприниматься в этом направлении?

— Мы собираемся это делать. Первыми двумя шагами станут — отмена НДС на внутренних рейсах и корреляция стоимости топлива. Пока не знаю, как в отношении топлива, это мы будем делать, но это нужно еще обдумать. Потому что топливо у нас в Украине производится только на одном — Кременчугском заводе, который производит больше бензина, чем керосина. Соответственно, всем не хватает керосина. И когда закупают за границей, то на границе его ждут: акциз, НДС, еще сбор за 1/т… И получается что это топливо на 30% дороже, чем во всем мире.

Мы не можем заставить Кременчугский НПЗ вырабатывать больше авиатоплива, поскольку предприятие находится в частной собственности. Но мы можем способствовать с помощью фискальных инструментов снижению стоимости авиатоплива".

Беседовала КОРНИЛОВА Татьяна



Международный аэропорт "Одесса" развивает грузовые авиаперевозки

4 августа 2017 г. ООО "Международный аэропорт "Одесса" совместно с авиакомпанией Turkish Airlines и логистической компанией "ФФ Карго сервис" презентовали технические возможности и производственные мощности грузового комплекса МА "Одесса". Это было первое такого рода мероприятие в новейшей истории Украины.

Официальная часть началась в новом терминале с приветственных слов директора ООО "Международный аэропорт "Одесса" Виталия Портянко и начальника Одесской таможни ГФСУ Александра Власова.

Презентацию грузового комплекса МА "Одесса" для присутствующих провел коммерческий директор комплекса Вячеслав Чеглатонев.

Как отметил в своем выступлении В. Чеглатонев, Одесский регион имеет выгодное географическое расположение и большой производственно-



экономический потенциал для развития грузоперевозок. Так, размер внутреннего регионального продукта (ВРГ) Одесской обл. является наибольшим среди соседних регионов и составляет 69,76 млн грн. Для сравнения: ВРГ Винницкой обл. — 36,19 млн грн., Николаевской обл. — 32,03 млн грн., Кировоградской обл. — 25,31 млн грн., Херсонской обл. — 20,77 млн грн. ВРГ Тираспольского региона (центрального региона соседнего Приднестровья) составляет 18,09 млн грн. Соответственно, функционирование в регионе грузового авиационного комплекса имеет хорошие перспективы развития.

И грузовой комплекс МА "Одесса" уже готов обслуживать клиентов. К настоящему времени уже осуществлена процедура валидации в ЕС грузового комплекса МА "Одесса", получен статус зарегистрированного агента по перевозке авиационных грузов в ЕС.

Технические характеристики комплекса следующие: общая площадь — 15,2 тыс. кв. м, площадь дока № 1 (таможенный склад) — 321,4 кв. м, дока № 2 (таможенный лицензионный склад) — 328,6 кв. м, дока № 3 (склад временного хранения товаров) — 853,4 кв. м (8 ед. 3-ярусных стеллажей), площадь открытого таможенного лицензионного склада



(площадка) составляет 179,8 кв. м. Общая площадь складов для хранения опасных грузов (категории 1б) составляет 36 кв. м, складов магазинов беспошлинной торговли — 135 кв. м, складов содержания животных — 800 кв. м.

На завершающей стадии находится подготовка документов по открытию центральной сортировочной станции для почтовых экспресс-отправлений.

В целом грузовой комплекс МА "Одесса" может обслуживать следующие категории грузов: опасные грузы (категории 1б), пестициды, объекты фауны (крупный и мелкий рогатый скот, дельфины, черепахи и т.п.), тяжеловесные и негабаритные грузы, медикаменты, ценные грузы, оружие и боеприпасы, "груз 200".

Своим клиентам грузовой комплекс МА "Одесса" предлагает: терминальное обслуживание и хранение грузов общего назначения; терминальное обслуживание и хранение специальных грузов; хранение автотранспорта; услуги таможенного склада, а также дополнительные услуги.

Хранение грузов может быть как стеллажным, так и напольным, а также мелкоячеистым (для ценных грузов).

Клиентам комплекса также предлагается оказание целого ряда таможенных услуг: хранение и консолидация грузов, услуги таможенного брокера, услуги экспедирования и перевозки грузов (имеется регистрация АсМАП).

Перечень дополнительных услуг грузового комплекса МА "Одесса" включает: маркировку контрольными знаками, стикерование, услуги упаковки/переупаковки, обработку грузов со спецтребованиями, формирование отчетов и уведомление клиентов (грузополучателей и грузоотправителей), содержание животных, а также услуги инвентаризации.

Для предоставления клиентам качественного сервиса грузовой комплекс укомплектован следующим оборудованием: вилочными электропогрузчиками грузоподъемностью 2—3 т; тягачами и тележками для транспортирования грузов; ленточными транспортерами; платформой для транспортировки груза; автокраном; тягачом и платформой для тяжеловесов и негабаритов; самоходным подъемником грузоподъемностью 4 т, а также роклами.

Надежность сохранности грузов обеспечивают наличие контролируемой зоны, системы видеонаблюдения (30 камер), службы охраны (ВОХР), возможности страхования грузов и собственного энергоцентра.

В свою очередь региональный менеджер по работе с грузами Turkish Airlines Мехмет Эмин Аридичи и представитель "ФФ Карго Сервис" Алексей Пенкаускас презентовали участникам мероприятия сегмент грузовых перевозок авиакомпании Turkish Airlines и рассказали о планах развития в Одесском аэропорту.

После проведения презентации среди присутствующих состоялся розыгрыш авиабилетов и памятных подарков.

На завершающем этапе мероприятия для гостей провели экскурсию, в ходе которой они наглядно ознакомились с оборудованием и производственными мощностями грузового комплекса МА "Одесса".

К ТЕМЕ:

Новым директором ООО "Международный аэропорт "Одесса" назначен Павел Прусак



15.08.2017 г. состоялось общее собрание участников ООО "Международный аэропорт "Одесса", на котором было принято решение о назначении Павла Прусака новым директором ООО "Международный аэропорт "Одесса" в связи с прекращением контракта с Виталием Портянко, который занимал эту должность с 2013 г., сообщает пресс-служба аэропорта.

За время работы В. Портянко был реализован масштабный инфраструктурный проект строительства нового терминального комплекса, первая очередь которого сдана в эксплуатацию в апреле 2017 г. и в ближайшее время готовится к сдаче его вторая очередь. В. Портянко продолжит работу в должности руководителя по развитию инвестиционных инфраструктурных проектов в Международном аэропорту "Одесса", что позволит сохранить преемственность и придаст новый импульс для развития предприятия.

Справка. *Павел Прусак имеет высшее экономическое и юридическое образование, управленческий опыт в аэропортовом бизнесе, кроме того, он прошел стажировку и повысил квалификацию по программе развития аэропортов при департаменте торговли США. П. Прусак имеет уникальный опыт по подготовке международного аэропорта в г. Харьков к массовому приему и отправке пассажиров во время проведения чемпионата по футболу "Евро-2012".*





Морские порты Украины наращивают потенциал маслоэкспорта

Украина — крупнейший производитель семян подсолнечника и соответственно подсолнечного масла. За последние 18 лет Украина в 13,3 раза увеличила годовой объем производства подсолнечного масла: с 432,8 тыс. т в сезоне 1998/99 до 5,65 млн т, ожидаемых по итогам 2017/18 МГ (маркетингового года — *ред.*)***. В стране потребляется не более 10% произведенного подсолнечного масла, остальное поставляется на экспорт, т.о. масложировая отрасль Украины экспортоориентированная. Сегодня Украина стала главным мировым производителем подсолнечного масла. Украине принадлежит 31—33% мирового производства подсолнечного масла.***

Мощности по переработке масличного сырья в Украине увеличились с 2,5 млн т в 1998 г. до 18,5 млн т в 2016 г., или в 7,4 раза, а использование мощностей за этот период увеличилось с 30 до 85%. За последние 15 лет построено 37 новых заводов и модернизированы почти все предприятия, создано 10 тыс. рабочих мест. Общий объем инвестиций, вложенных в развитие отрасли, превышает $2 млрд.

Перспективы и проблемы развития масличных рынков в Украине обсуждались на II Международном "Саммите по подсолнечному маслу: индустрия и технологии", организованном ИА "АПК-Информ" и Международной ассоциацией подсолнечного масла (ISOA), который проходил в Одессе в июле т.г. На Саммите собрались участники рынка как коммерческого, так и технологического сегментов, которые осветили наиболее актуальные вопросы развития международного рынка подсолнечного масла.







ПО ОЦЕНКАМ И ПРОГНОЗАМ ЭКСПЕРТОВ МАСЛИЧНЫХ РЫНКОВ...

За 9 месяцев текущего сезона — сентябрь—июнь 2016/17 МГ — экспорт нерафинированного подсолнечного масла из Украины осуществлялся рекордными темпами; за указанный период отгрузки составили 4,9 млн т, что на 30% превышает показатель за аналогичный период прошлого сезона. Отечественное подсолнечное масло экспортировалось в 125 стран мира. При этом наиболее емким и стабильно лидирующим рынком сбыта для Украины является Индия — 1,5 млн т (+44% к показателю сентября—мая 2015/16 МГ), вторым крупнейшим импортером украинского подсолнечного масла в сентябре—мае текущего сезона являлся Китай — 0,5 млн т. Крупнейшими странами-импортерами в ЕС остаются Испания, Нидерланды и Италия с несущественными изменениями в объемах закупок. Значительный прирост экспорта отмечен в Иран (+131%), Египет (+116%) и Турцию (+43%).

Согласно прогнозу, экспорт нерафинированного подсолнечного масла из Украины на июль—август 2016/17 МГ составляет порядка 0,65 млн т, что на 4% больше, чем за аналогичный период прошлого сезона. Таким образом, в целом по итогам текущего МГ, наша страна сможет поставить на внешние рынки около 5,6 млн т данной продукции. При столь активных темпах отгрузки не исключена возможность повышения показателя экспорта в оставшиеся месяцы сезона. Достижение ожидаемых показателей позволит Украине по итогам 2016/17 МГ оставаться крупнейшим мировым экспортером подсолнечного масла с долей рынка 33,1%, что заметно выше следующих далее в рейтинге экспортеров данной продукции России (доля 24%) и стран ЕС (18,5%).

На II Международном саммите по подсолнечному маслу в своем приветственном слове участникам мероприятия генеральный директор Ассоциации "Укролияпром" Степан Капщук дал четкую оценку перспективам развития и проблемам украинского рынка подсолнечного масла: "Мировой рынок бутилированного подсолнечного масла составляет 4 млн т на общую сумму $3,8 млрд. Украине принадлежит всего 10% от общего объема мировой торговли бутилированного подсолнечного масла и неизвестно, выйдем ли мы в этом году на уровень поставок 400 тыс. т". Генеральный директор Ассоциации "Укролияпром" призвал всех отечественных производителей и трейдеров к организации и продвижению украинского подсолнечного масла как мирового бренда.

Отдельной частью программы II Международного саммита стал визит большой группы китайских импортеров. В состав китайской делегации вошло более 60 импортеров и переработчиков подсолнечного масла из Шанхая, Пекина, Циндао и других регионов Китая, причем представители как государственных компаний и организаций (CCOA, CCEC, Sinopharm), так и частных (Wilmar, Shanghai Xinyue Grain&Oil Co, Inner Mongolia Yitai Ecological Agriculture Co., Carepal); для них была организована программа знакомства со всей цепочкой стоимости производства масла: поле—завод—лаборатория—порт.

В настоящее время Китай является вторым (после Индии) крупнейшим импортером украинского подсолнечного масла, на долю которого приходится







порядка 13—14% от общего объема отгрузок из Украины. В своем выступлении на Саммите представитель компании Agritel Михаил Пономаренко подчеркнул: "Китай как торговый партнер очень важен для Украины, поскольку он занимает весомую долю в мировой структуре импорта аграрной продукции. Исходя из этого, Китай имеет достаточно сильное влияние на формирование экспортной цены подсолнечного масла, и любые негативные изменения в экономике Китая, такие как колебание курса национальной валюты или снижение роста ВВП, сразу же будут интегрированы в цену". Существенный рост импорта Китаем подсолнечного масла, наблюдаемый в последние годы, пояснил М. Пономаренко, объясняется, в частности, увеличением покупательной способности населения и, как следствие, стремлением покупать более дорогие и менее вредные продукты. "Если проанализировать статистику потребления масел для пищевой промышленности за последние 10 лет, то мы увидим, что потребление пальмового масла в КНР снизилось на 11%, в то время как подсолнечного выросло на 375%. Конечно, количественное изменение является не столь впечатляющим, как процентное, и составляет лишь около +0,9 млн т, но при этом рынок ожидает, что уже в 2017/18 МГ импорт Китаем подсолнечного масла практически достигнет 1 млн т", — резюмировал докладчик.

ВОЗМОЖНОСТИ ПО ПЕРЕВАЛКЕ ПОДСОЛНЕЧНОГО МАСЛА ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ УКРАИНЫ

Достижения масложирового комплекса Украины — это развитая инфраструктура: элеваторы, мощные модернизированные предприятия, логистика, и не последнюю роль играют возможности по перевалке подсолнечного масла через морские порты Украины.

Поэтому выбор Одессы для проведения Международного саммита по подсолнечному маслу не случаен, т.к. через Одесский регион (через порты Большой Одессы) проходит более 50% мирового экспорта подсолнечного масла. Всего же из Украины 90% подсолнечного масла экспортируется морем.

В ходе работы коммерческой сессии "Успешные стратегии торговли подсолнечным маслом", проходившей в рамках Саммита, начальник управления развития бизнеса и маркетинга компании "Олир Резорсиз" Владимир Литвиненко представил свой доклад, в котором досконально отобразил вопросы перевалки растительных масел. В частности, он отметил, что в данном случае необходимо учитывать три основных фактора: логистика, технические возможности терминала (на котором осуществляется перевалка масла) и морская логистика.

Фактор 1 — логистика. В Украине во многих областях имеются мощности по производству подсолнечного масла. Основные области страны, в которых производится масло, на западе и юго-западе: Одесская, Винницкая, Львовская, Черновицкая области, в юго-восточной и центральной части страны: Николаевская, Херсонская, Запорожская, Днепропетровская. Основная загрузка всех мощностей составляет всего 70%. Масло, производимое на заводах, доставляется автомобильным и железнодорожным транспортом на перегрузочные терминалы.

В настоящее время в Украине реализуется четыре новых проекта: Винницкий МЖК, на котором планируется капитальная реконструкция, стоимость поставки в Черноморск — около $3/т; Винницкая птицефабрика (входит в состав группы "Мироновский Хлебопродукт"), преимущество при поставках в Черноморск — $2/т; компания "Виктор и К" (торговая марка "Королівський Смак"), которая реализует проект строительства производства по переработке сои, а также абсолютно новый проект, который реализуется в Хмельницкой обл., — производство по переработке сои мощностью 1500 т/сутки. Все эти проекты реализуются в западной части Украины, которая географически более выгодно расположена к Черноморску.

Фактор 2 — терминалы. В Украине в настоящее время в шести морских портах: Одесском, Николаевском, Днепро-Бугском, Черноморском, "Южном", Херсонском, — насчитывается 16 терминалов, которые занимаются перевалкой масла. Терминалы в Изма-





иле и Мариуполе осуществляют перегрузку прямым способом — масло из автотранспорта грузится сразу на танкер. Практически все 16 терминалов входят в состав крупных групп и занимаются, как правило, перевалкой собственных объемов масла и, в незначительной степени, перевалкой масла 3-х лиц. Это такие компании, как "Дельта Вилмар" и "Олсидз Блэк Си Терминал" ("Южный"), "Бунге" (Николаев). Среди лидеров по перевалке масла в Украине три компании: "Эвери" (Николаев), "Олир Резорсиз" и "Рисойл" ("Черноморск").

Основные порты, через которые экспортируют масло: "Черноморск" и Николаев. К "Черноморску" географически ближе расположены заводы, которые находятся в западной части Украины, а также в некоторых областях Центральной Украины. К Николаеву более выгодно расположены предприятия, которые находятся в юго-восточной и центральной частях страны. Данные предприятия имеют преимущество в поставках в Николаевский регион в $1—2/т. В то же время, необходимо учитывать такой фактор, как оборачиваемость железнодорожных цистерн. Расстояние может быть короче и тариф может быть ниже, но когда у станции назначения и у терминала пропускная способность низкая — это удлиняет время обработки ж/д транспорта, что влечет за собой дополнительные затраты.

В "Черноморске" четыре терминала, два из которых входят в состав крупных групп — это "Украинская черноморская индустрия" (входит в состав "Кернэл Групп") и Ильичевский зерновой терминал (входит в состав "Гленкор Грейн Украина"), а также "Олир Резорсиз" и "Рисойл". Через "Черноморск" экспортируется 30% всего подсолнечного масла Украины, т.е. каждая третья тонна проходит через "Черноморск", через терминал "Олир Резорсиз" проходит каждая седьмая тонна. Также порт "Черноморск" имеет большие мощности по единовременному хранению масла — совокупные мощности составляют 260 тыс. т, в перспективе через 1—2 года будет возможность единовременного хранения до 300 тыс. т. Каждый терминал имеет 2 причала, т.е. всего в "Черноморске" 8 причалов, с которых отгружается масло. Наличие большого количества терминалов в "Черноморске" позволяет осуществлять полную загрузку танкера, без заходов на терминалы других портов. В "Черноморске" глубины составляют 14 м. Для перевозки масел используются танкеры от 3 до 50 тыс. т. Для 50-тысячника нужна осадка 12—12,5 м — имеется хороший запас по осадке судна.

В Николаевском морском порту три терминала, на которых перегружается масло: "Бунге-Украина" и "Эвери" — на причалах ГП "Николаевский МТП" и "Терминал-Укрпищесбытсырье" — на арендованных причалах Днепро-Бугского морского порта НГЗ (Николаевского глиноземного завода). В основном работа ведется на 5—6 причалах данных терминалов, с возможностью задействования соседних причалов под перегрузку масла. Глубины в Николаевском морском порту составляют 11,2 м, соответственно возможен заход судов с осадкой 10,3 м. Привлекательность терминалов Николаевского морского порта в том, что предприятия, находящиеся в юго-восточной и центральной частях Украины, имеют преимущество в поставках масла в Николаевский регион в $1—2/т.

Третий фактор — морская логистика. В "Черноморске" портовые сборы на $2/т ниже, стоимость фрахта на $2/т ниже, чем в Николаеве. Порт "Черноморск" замерзает 1 раз в 5 лет на 1,5—2 недели, порт Николаев замерзает каждый год на 2 месяца, что ведет к дополнительным затратам на $1/т за ледовую кампанию. В "Черноморске" можно загружать танкеры дедвейтом 50 тыс./т, в Николаеве глубины позволяют загрузить на танкер 30—33 тыс. т; соответственно экономия при перевозке на 50-тысячнике может составлять $4—6/т. Получается, что при работе через "Черноморск" экономия составляет 3—5 дней. При загрузке больших танкеров в Николаевском морском порту они загружаются не полностью и для полной загрузки заходят в "Южный" или в "Черноморск"; из-за этого стоимость фрахта увеличивается на $3—4/т.





В завершение своего доклада начальник управления развития бизнеса и маркетинга компании "Олир Резорсиз" В. Литвиненко отметил: "Основное отличие нашего терминала в том, что находится он вне территории порта и вне территории города, — и потому доставка масла автотранспортом происходит быстрее. Половина наших резервуаров может обогреваться и поэтому мы имеем возможность работать с высокоолеиновым и пальмовым маслами (опыт работы уже есть). Терминал работает с флекситанками, 35% от всего перегружаемого масла идет в Китай. В проекте у нас строительство нового резервуара мощностью 35—40 тыс. т. Планируется покупка нового оборудования, благодаря которому можно будет проводить анализы на содержание холестерола, диоксана и др. Ранее такие исследования проводились только в специализированных лабораториях; теперь наше предприятие станет одним из первых терминалов в Украине, который сможет это делать собственными силами. Также у нас есть планы по строительству маслоэкстракционного завода и строительству зернового терминала".

Николаевский морской порт более благоприятен для предприятий, расположенных в юго-восточной и центральной частях Украины. Данные предприятия имеют преимущество в поставках в $1—2/т (по сравнению с поставками своей продукции на терминалы МТП "Черноморск"). Оперативная загрузка небольших партий масла в Николаевском морском порту более выгодна по сравнению с МТП "Черноморск". По итогам 2016 г. Николаевский морской порт занял 1 место в Украине по перегрузке масла — 1,995 млн т.

Представитель терминала, находящегося в Николаевском морском порту, — начальник отдела ВЭД компании "Терминал-Укрпищесбытсырье" Юрий Дудник — в эксклюзивном блиц-интервью журналу "Транспорт" рассказал о работе предприятия:

— Наше предприятие — одно из немногих в украинской масложировой отрасли со 100% отечественным капиталом — работает на рынке с 1994 г. В октябре 2016 г. был введен в эксплуатацию новый резервуарный парк, который позволяет осуществлять перевалку пальмовых, экзотических масел и других высокоплавящихся продуктов, жиров. Парк состоит из 14 резервуаров общим объемом хранения 41 тыс. куб. м, оснащен железнодорожной и автомобильной эстакадой, системой трубопроводов с подогревом, системой азотного дыхания, позволяющей избежать окисления продукта во время хранения, для сохранения качества, "мягким" водным подогревом, лабораторией. Объем инвестиций составил $7 млн.

— Юрий Владимирович, как сейчас работает ваш терминал?

— По сравнению с предыдущим сезоном рост перевалки у нас увеличился на 100%, т.е. вдвое. Новый резервуарный парк используется сейчас под рафинированное масло — это тот продукт, который требует максимального сохранения качества, с использованием азотной подушки и на протяжении всего периода хранения отсутствует контакт с кислородом.

— Расскажите о планах развития предприятия на ближайшее время и последующие годы.

— В наших планах — расширение номенклатуры грузов, с использованием существующих емкостей не только под подсолнечное масло. В этом году мы уже работали с жидкими минеральными удобрениями и надеемся, что с этим грузом будем работать и в следующем сезоне. Также есть первый опыт по работе с пальмовым маслом, в настоящее время ведутся переговоры с некоторыми компаниями по поставкам этого продукта на наш терминал.

Месяц назад мы получили разрешение на производство строительных работ складов напольного хранения. К следующему маркетинговому году, т.е. осенью 2018 г. мы запустим первую стадию этого объекта, мощность которого составит 60 тыс. т напольного хранения единовременно.

— Каковы Ваши впечатления о данном Саммите?

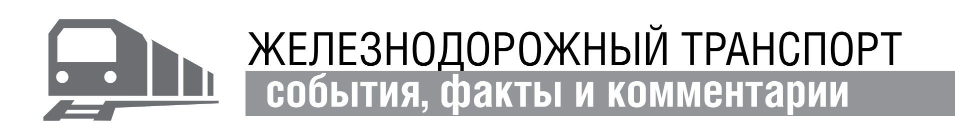
— Главная цель — это показать китайской стороне, что есть украинский сельскохозяйственный рынок, показать всю цепочку производства агропромышленной продукции, вплоть до портовых мощностей. На основе этого китайцы будут определять перспективу дальнейшего развития сотрудничества в аграрном комплексе. Мы, например, пригласили одну из китайских компаний посетить наш терминал, и по результатам этой встречи уже будет ясно — что именно хотят наши китайские партнеры и каким образом это сотрудничество может воплотиться в жизнь.

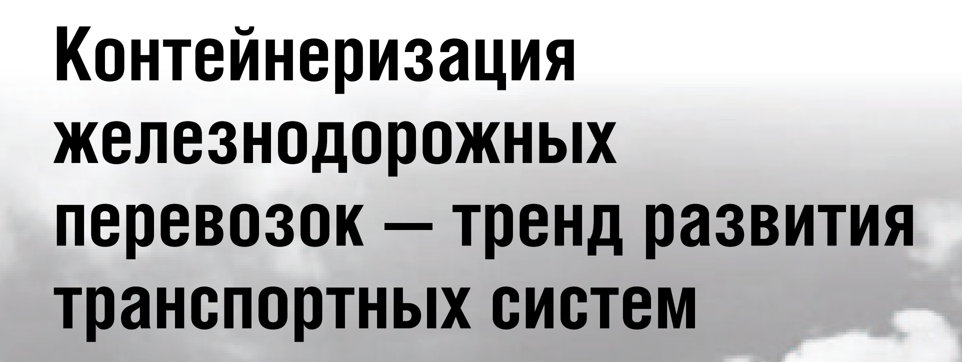
Главное преимущество масложировой отрасли Украины — мощный экспортный потенциал подсолнечного масла и шрота, что позволяет Украине занимать лидирующие позиции на мировом рынке и поддерживать динамику постоянного развития. Экспорт подсолнечного масла составляет 25% общей доли экспорта Украины. Данная отрасль инвестиционно привлекательна, значительные вложения как отечественных, так и зарубежных инвесторов направлены на ее развитие, в реконструкцию действующих и строительство новых заводов.

В своем обращении к участникам II Международного "Саммита по подсолнечному маслу: индустрия и технологии" генеральный директор Ассоциации "Укролияпром" Степан Капщук отметил, что с развитием масложировой отрасли и всего агропромышленного рынка Украины в страну пошли инвестиции. "Это говорит о том, что мы из сырьевого придатка постепенно превращаемся в страну, которая со временем станет мировой кормилицей".

БОХАН Сергей







Контейнеризация железнодорожных перевозок — тренд развития транспортных систем

Географическое положение Украины и потенциал украинских железных дорог дают ей возможность стать одним из ключевых звеньев в организации интермодальных транспортно-логистических схем доставки грузов как между Европой и Азией, так и между Севером и Югом.

В Европе стимулируются железнодорожные перевозки, в том числе по причине их экологичности и более высокой энергоэффективности по сравнению с автотранспортом. Безусловно, это также стало причиной столь быстрого развития железнодорожных перевозок контейнеров. Такие перевозки помогают разгрузить автодороги и уменьшить количество пробок в густонаселенных портовых и промышленных зонах. Кроме того, перевозка контейнеров автотранспортом во многих европейских странах ограничена по весу и периодам времени.

ТРАНЗИТНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ

Китай был и остается лидером по производству основной массы товаров народного потребления, а самым объемным покупательским рынком являются страны Европы, поэтому не удивительно, что в последние годы происходит стремительное развитие экономических отношений между странами Европы и Азии. В этой схеме роль Украины как транзитного государства приобретает стратегическое значение и становится важной составляющей национальной безопасности.

Китайская Народная Республика, как и Украина, является участником Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), а также Соглашения о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС). Соглашение между Министерством транспорта и связи Украины и Министерством железных дорог Китайской Народной Республики о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта было подписано 27 сентября 2005 г. в Пекине.

Взаимоотношения между железнодорожными администрациями Украины и Китайской Народной Республики также регулируются участием в работе Организации содружества железных дорог (ОСЖД).

Начиная с июня 2017 г. по Украине активно следуют транзитные контейнерные поезда из Китая в Европу — в августе в путь из Китая в Европу был отправлен уже восьмой поезд, об этом сообщили журналу "Транспорт" в Департаменте коммерческой работы ПАО "Укрзализныця".

Первый контейнерный поезд прошел от станции Чан Гаш в Китае через Монголию, Украину и Словакию (терминал Добра) за 14 суток и его средняя скорость составила 635 км/сут. Состав преодолел 8631 км от станции Замын-Уудэ (на границе КНР и Монголии) до терминала Добра в Словакии. В соответствии с разработанным графиком движения по украинской территории поезд идет по маршруту: Зерновое—Хутор-Михайловский—Конотоп—Дарница—Казатин—Здолбунов—Клепаров—Лавочное—Чоп. Всего первый состав перевез 41 контейнер.

Контейнерные поезда, сообщают коммерсанты, сдаются на территорию Словакии без изменения ширины колеи с 1520 мм на 1435 мм. Контейнеры, входящие в состав поезда, перегружаются на европейские вагоны на контейнерном терминале Добра (Словацкая Республика). До Будапешта — конечной станции назначения — контейнеры перевозятся уже на европейских платформах.

Однако есть и проблема — так, первый контейнерный поезд преодолел расстояние от станции Замын-Уудэ до словацкого терминала Добра за 13,6 суток, территорию Украины прошел за 62 часа, из которых около суток поезд находился на пограничной передаточной станции, где проходил таможенный и пограничный контроль. Причиной такой задержки грузов на границе стало длительное декларирование товаров, что привело к отправке поезда с пограничной передаточной станции с отклонением от графика движения на 9,2 часа. Благодаря слаженной эксплуатационной работе в пути следования, время следования поезда и, соответственно, нарушение графика было устранено.

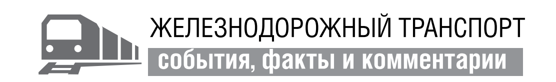
Далее, 10 июля через территорию Украины прошел второй поезд из Китая на Венгрию (Будапешт), который преодолел расстояние 7416 км от станции Замын-Уудэ (пограничная станция между КНР и Монголией) до станции Зерновое (пограничная станция Украины) за 11,2 суток (средняя скорость транспортировки по маршруту составила 660 км/сут). К сожалению, этот поезд тоже не обошло пристальное внимание контролирующих органов. Для более детального таможенного досмотра от основного состава поезда было отцеплено два вагона с загруженными контейнерами. В результате время доставки товара увеличилось, что в реалиях современного мира означает убытки и недовольство клиентов.

С мая 2008 г. по 2016 г. на постоянной основе курсировал контейнерный поезд "Ленд Бридж" по маршруту Китай—Россия (Забайкальск—Суземка)—Украина (Зерновое—Чоп)—Венгрия/Словакия и в обратном направлении. Среднее время пребывания поезда на территории Украины составляло около 50 часов. Основная номенклатура грузов — черные металлы, оборудование, продукция химической промышленности, крупная бытовая техника производства Samsung, LG (кондиционеры промышленные, плазменные панели и др.). На данный момент курсирование поезда приостановлено по экономическим причинам.

Кроме объективных факторов, определяющих транзитные возможности государства, — географического положения и наличия мощного транспортного комплекса и т.д. — большое значение приобретает связь между транспортно-коммуникационной структурой и уровнем развития страны, неотъемлемой составляющей которой является слаженный процесс в работе контролирующих органов, который бы отвечал требованиям современного развития и потребностям государства.

Следует иметь в виду, что на статус транзитного государства в разных направлениях претендуют также Румыния, Болгария, Беларусь, Российская Федерация и другие страны региона. Объективно Украина в этой конкурентной борьбе имеет лучшие шансы, но могут сработать и субъективные факторы, такие, как не всегда отвечающее современным мировым требованиям свободной торговли таможенное законодательство Украины.

В то время, как Украина предлагает западным партнерам использовать ее транзитный потенциал для осуществления перевозок грузов в страны Сред-



ней Азии, Китая, Ирана и т.д. в обход территории Российской Федерации и таким образом составить конкуренцию маршруту Европа—Беларусь—Российская Федерация—страны Средней Азии—Китай, украинское таможенное законодательство не способствует увеличению транзита.

"ПАО "Укрзализныця" является стабильным и надежным партнером в системе международных железнодорожных сообщений, выполняет взятые на себя договорные обязательства по организации перевозки грузов, обеспечению их сохранности и в полной мере гарантирует безопасный пропуск по территории Украины.

Однако наличие в Таможенном кодексе Украины обязательной финансовой гарантии при проходном транзите и непрозрачность получения статуса гаранта, неоднократное в течение длительного времени игнорирование Минфином необходимости внесения изменений в законодательство приводит к искусственному увеличению стоимости перевозки, об этом неоднократно говорили руководители железной дороги.

Нам как перевозчику остается надеяться, что позиция Государственной фискальной службы относительно таможенных формальностей в режиме транзита, как на законодательном уровне, так и в реальной жизни будет способствовать созданию благоприятных условий для развития внешнеэкономической деятельности Украины", — подчеркнул первый заместитель начальника Департамента коммерческой работы Иван Хорьяков.

РАЗВИТИЕ ПОЕЗДОВ КОМБИНИРОВАННОГО ТРАНСПОРТА "ВИКИНГ" И ZUBR

Среди получивших международное признание контейнерных поездов стоит отметить "ВИКИНГ" и ZUBR, маршруты которых связывают порты Черного и Балтийского морей. Это совместные проекты, в которых Украина участвует наряду с Беларусью и странами Балтии.

Следует отметить, что приоритетным направлением для организации перевозки транзитных и экспортно-импортных грузов через территорию государств-членов ГУАМ является развитие и расширение маршрута транспортировок грузов с использованием поезда комбинированного транспорта "ВИКИНГ" и контейнерного поезда ZUBR. Выполнение грузовых перевозок с использованием поездов комбинированного транспорта "ВИКИНГ" и ZUBR, связывающих Черное и Балтийское моря, с задействованием портов, паромных переправ, железнодорожной и автомобильной сетей Украины, Молдовы, Азербайджана и Грузии, а также транспортных коммуникаций Средней Азии, Китая и других стран, будет способствовать привлечению дополнительных грузопотоков и повышению интереса грузоперевозчиков к данному маршруту.

Поезда "ВИКИНГ" и ZUBR отправляются с украинских грузовых станций трижды в неделю по установленному графику движения, независимо от количества вагонов в составе поезда.

Для своевременного формирования групп контейнеров для включения их в состав поездов "ВИКИНГ" и ZUBR операторы поездов обеспечивают подачу подвижного состава под погрузку контейнеров заранее, по заявкам экспедиторов или грузовладельцев. ПАО "Укрзализныця" предоставила данные по объемам перевозок контейнеров в составе поезда комбинированного транспорта "ВИКИНГ" и контейнерного поезда ZUBR за 2015—2016 гг. и 6 месяцев 2017 г. в сравнении с аналогичным периодом прошлого года *(табл.)*.

Основную номенклатуру перевозимых грузов в составе поездов "ВИКИНГ" и ZUBR в направлении Украины составляют: утиль сырье, одежда "секонд хенд", плитка керамическая, глицерин, табак, листы битумные, масло рапсовое, полимеры, картон, рыба свежемороженая, чечевица, капролактам, нефтепродукты, бумага, тракторы и др.

В свою очередь в направлении Беларуси и Литвы перевозятся моющие средства, ферросилиций, плитка керамическая, древесина топливная, ферросиликомарганец, цементы, железо и сталь, кислоты органические, изделия из камня, сосуды стеклянные; на Латвию железной дорогой везут ферросплавы; в направлении Молдовы — керамическую плитку.

Поезд	Период	Кол-во контейнеров в условных единицах (TEU)	Кол-во контейнеров в физических единицах				Отчетный период к предыдущему году
			20 фут.		40 фут.		
			груженые	порожние	груженые	порожние	
"ВИКИНГ"	2015 г.	6442	2697	195	1144	631	-32%
	2016 г.	4354	2384	260	597	258	
	6 мес. 2016 г.	2235	1108	131	359	139	+74%
	6 мес. 2017 г.	3886	1735	445	459	394	
ZUBR	2015 г.	1142	1120	0	11	0	+31%
	2016 г.	1499	1493	4	1	0	
	6 мес. 2016 г.	752	748	4	0	0	+17%
	6 мес. 2017 г.	878	878	0	0	0	



Для эффективного развития проекта "ВИКИНГ", привлечения дополнительных грузопотоков, а также координации работы по организации курсирования поезда ПАО "Укрзализныця" определила по своей территории следующих операторов поезда: филиал "ЦТС "Лиски" ПАО "Укрзализныця", ООО "Трансконтейнер Украина", АО "ПЛАСКЕ" и ООО "Левада Карго".

Участники проекта активно работают в направлении увеличения грузопотока в составе поездов. На постоянной основе проводится работа по информационной поддержке поездов "ВИКИНГ" и ZUBR, результатом которой стало присоединение к проекту "ВИКИНГ" новых участников:

— 2012 г. — ЕООО "ИБП — Грузовые перевозки" (Болгария);

— 2013 г. — ГП "Железная дорога Молдовы";

— 2014 г. — АО "ЧФР Марфа";

— 2015 г. — АО "Грузинская железная дорога";

— 2016 г. — ЗАО "Азербайджанские железные дороги".

В 2015 г. к проекту как ассоциированные участники присоединились компании ЗАО "CONTAINERSHIPS" и Пароходство "Болгарский морской флот" АО, и в качестве операторов поезда по территории Турции — GEFCO, Финляндии — Steveco Logistics, Азербайджана — Karvan Logistics.

Совещания, на которых участники проектов подводят итоги эксплуатации поездов "ВИКИНГ" и ZUBR, определяют недостатки и перспективы развития проекта, проходят ежегодно.

В частности, в ноябре 2016 г. в Киеве состоялось совещание с участием представителей железнодорожных администраций Беларуси, Литвы, Украины, Молдовы, Грузии, Болгарии и операторов поезда, где на 2017 г. были пролонгированы тарифные условия, проведена работа по актуализации технологии следования поезда и присоединен новый оператор по территории Турецкой Республики — компания CAG Lojistik AS. На следующем совещании такой же статус оператора поезда был присвоен другой турецкой компании Belintertrans-Germany/Branch Turkey.

Учитывая, что железные дороги Украины, Грузии и Азербайджана уже являются участниками нескольких совместных проектов, выработка эффективной логистической схемы транспортировки грузов совместно с другими участниками таких проектов должна повысить развитие транспортного сотрудничества между заинтересованными государствами. По результатам рабочей встречи по контейнерному поезду ZUBR железнодорожники рассчитывают на углубление сотрудничества Латвии со странами Транскаспийского международного транспортного маршрута.

САВЧЕНКО Алиса

Конкурентные преимущества экспедиторской компании состоят...

В настоящее время в Европе, равно как и в Украине, наблюдается повышенный спрос на высококачественные логистические услуги, обусловленный стремительной глобализацией мировой торговли. Однако рынок логистических услуг Украине все еще находится в стадии формирования и остро ощущается несоответствие качества и стоимости услуг, особенно при работе с европейскими производителями.

На сегодняшний день наука транспортной логистики в Украине недостаточно развита. У большинства логистика и логистическая компания ассоциируются с экспедиторской деятельностью, что отчасти является правильным суждением. Но только отчасти. Все больше компаний, чья деятельность связана с транспортировкой грузов, задумываются о необходимости развития транспортно-логистического сервиса и наработки конкурентных преимуществ.

В открытых источниках конкурентное преимущество определяют как экономическую категорию, означающую наличие у экономического субъекта уникальных характеристик, выгодно отличающих данный экономический субъект от других аналогичных субъектов на рынке. Другими словами — это система, обладающая определенной эксклюзивной ценностью, дающей ей превосходство над конкурентами в экономической, технической и организационной сферах деятельности. В итоге система конкурентных преимуществ дает возможность более эффективно распоряжаться имеющимися ресурсами, т.е. получать наилучший эффект от их использования. Такая система является интенсивной и нуждается в постоянных улучшениях, соответствующих требованиям рынка. Любые улучшения связаны с вложением денежных средств, т.е. инвестиционной деятельностью компании. Основой для оценки конкурентных преимуществ являются цели предприятия и связанные с ними задачи, которые может выполнять предприятие с учетом реальных условий внешней среды и внутренних возможностей коллектива, при заданном качестве их выполнения. Структурные и функциональные изменения на предприятии призваны обеспечить условия для успешной деятельности "по назначению", привести в соответствие со складывающимися условиями внешней среды основные компетенции предприятия. Основные задачи предприятия на рынке сводятся к очень простым для понимания требованиям: быстрее, чем конкуренты, выявить потребность рынка; быстрее, чем конкуренты, удовлетворить эту потребность на рынке; надежнее, чем конкуренты, получить оплату за оказанные услуги. При этом следует всегда помнить, что конкурентное преимущество компании не всегда очевидно. Отличительные параметры между предприятием и его конкурентами, которые выбираются

для оценки преимуществ или недостатков, могут быть очень субъективными в зависимости от того, чему руководство придает большее значение: внутренним факторам в компании, удовлетворенности клиентов или оценке конкурентов и борьбе с ними. Конкурентными преимуществами компании являются условия сложной, многофункциональной, открытой, иерархической социально-экономической системы, они многочисленны и разнообразны по источникам и характеру проявления. Что, в свою очередь, затрудняет их классификацию. Однако в экономике и менеджменте выделяют следующие группы условий для определения конкурентных преимуществ:

— эффективное использование ресурсов компании;

— внедрение новых технологий в управлении компанией, персоналом и операционной деятельностью;

— инновационные разработки, т.е. надо придумывать и внедрять что-то новое;

— бизнес-процессы компании успешно интегрируют глобальные события;

— бизнес-процессы компании не противоречат культурным ценностям общества, в среде которого они реализуются;

— организационная структура компании и структура управления компанией способны в кратчайший срок отреагировать на требования рынка.

Для реализации этих условий необходимы:

— реструктуризация операционной деятельности компании путем исключения малорентабельных и неперспективных бизнес-процессов;

— постоянное упрощение системы бизнес-процессов;

— слияния и поглощения в стратегически перспективных направлениях бизнеса;

— глобализация операционной деятельности.

Американский ученый М. Портер разработал теорию конкурентных преимуществ, в которой выделил два вида конкурентного преимущества предприятия: низкие расходы и дифференциация услуг (товаров). Снижение расходов компании отражает способность производить услуги (товар) дешевле, чем у конкурентов. Обеспечение покупателя уникальной и большей ценностью в виде высокого качества товаров, товаров рыночной новизны, высокого качества послепродажного обслуживания и т.д. есть не что иное, как дифференциация.

Компания с низкими расходами при равных с конкурентами ценах на сравнимые услуги имеет возможность получить большую прибыль. У компаний с дифференцированной услугой прибыль с единицы продукции будет выше, так как дифференциация позволяет ей устанавливать высокие цены, что при равных с конкурентами расходах дает большую прибыль.

Одним из важных для экспедиторской компании конкурентным преимуществом может быть высокая компетентность персонала, которая проявляется в превосходстве над конкурентами в экономической, технической, технологической, организационной областях деятельности. Системная работа над снижением расходов и дифференциация услуг обеспечивают экспедиторской компании конкурентные преимущества: превосходство в ресурсах (лучшее качество, низкие цены и др.) и лучшее мастерство, умение, способности персонала (все, что связано с эффективностью и качеством выполнения всех видов работ: исследовательских, проектных, плановых и др.). Существует объективный набор требований к конкурентным преимуществам, невыполнение которых переводит последних в разряд сомнительных действий:

— заметно выделяться на фоне конкурентов, т.е. быть значимыми для рынка;

— покупатели услуг отличают их от других и идентифицируют с компанией, т.е. быть видимыми;

— приносить потребителю ощущаемую выгоду, таким образом становясь для него значимыми;

— сохранять свою значимость для потребителя в условиях изменений внешней среды, являясь, таким образом, устойчивыми;

— предоставляемую выгоду, как результат совокупных действий (операций), потребитель не сможет получить у других экспедиторов, становясь уникальным для него;

— одним из важнейших условий является получение необходимой для компании прибыли, т.е. объемы оказанных услуг, структура расходов и рыночные цены на услуги позволяют успешно работать в выбранной сфере деятельности и получать достаточную прибыль.

Необходимым условием для построения системы определения и развития конкурентных преимуществ является выбор стратегии компании. В основе известных стратегий конкурентных преимуществ лежит определенный логический алгоритм, который разрабатывается исходя из особенностей каждой экспедиторской компании и особенностей ситуации на рынке услуг транспортного экспедирования грузов.

При оценке компании и рынка с целью выбора конкурентных преимуществ можно принять следующий алгоритм. Вначале необходимо составить список всех выгод от ассортимента предлагаемых компанией услуг. Для составления такого списка создается база отзывов потребителей об оказанных услугах и пожеланий об их улучшении. Сформированную информационную базу следует структурировать, основываясь на характеристиках из модели "маркетинг-микс". Полученную таким образом информацию следует ранжировать, исходя из требований приоритетности для потребителей экспедиторских услуг, готовности компании к удовлетворению этих приоритетов и показателей экономической эффективности. Подобную работу необходимо проделать в отношении потенциальных конкурентов. Как показывает практика, проделывая эту работу, руководство компании зачастую



видит ошибки в позиционировании на рынке, и как результат — необъективные требования или устремления, что в конечном итоге позитивно сказывается на последующей хозяйственной деятельности, т.к. устранение необъективности является естественной реакцией. В последующем происходит сравнение характеристик выгод экспедиторской компании с компаниями-конкурентами. Сравнение характеристик происходит по двум принципам:

— наличие данного свойства у конкурента;

— лучше ли условия у конкурента или у нас.

Результатом такого сравнения является нахождение абсолютных конкурентных преимуществ. Как показывает практика, доля разочарования присутствует и здесь. Персонал привык к тезису "мы лучшие", а оказывается — "мы, такие как все". Проблема минимизации количества абсолютных конкурентных преимуществ скрывается в отсутствии системы анализа в компании. Любая микрологистическая система становится все хуже и хуже, если своевременно не выявляются причины логистических проблем и не устраняются. Срабатывает принцип "снежного кома". "Снежный ком" возможен в результате отсутствия автоматизированной системы отслеживания показателей экономической и логистической эффективности. В поисках абсолютных конкурентных преимуществ информация должна быть структурирована таким образом, чтобы появилась возможность выделить "ложные" конкурентные преимущества. "Ложные" конкурентные преимущества — это те преимущества, которые не соответствуют условиям для определения конкурентных преимуществ полностью или частично. В завершение работы по определению конкурентных преимуществ составляют план развития. План развития состоит из двух частей: развитие своего конкурентного преимущества и сохранение актуальности имеющихся преимуществ. При разработке такого плана необходимо сформировать систему контроля результатов его реализации.

Любая система конкурентных преимуществ имеет целью удовлетворение двух требований, которые, по сути, являются базовыми: удовлетворение потребности клиентов компании-экспедитора в услугах и удовлетворение потребности компании в своевременной и полной оплате оказанных услуг. Клиенты компании-экспедитора подразделяются на две группы: заказчики и подрядчики. Заказчики приносят доход, а подрядчики помогают наиболее полно и своевременно удовлетворить потребности заказчиков с наилучшим экономическим эффектом. Таким образом, формируется альянс взаимозависимых от результатов коммерческой деятельности партнеров. В мировой практике такое объединение носит название бизнес-альянс или корпоративный альянс. Корпоративные альянсы — это объединение двух или нескольких компаний, сконцентрированное на конкретном отдельном направлении бизнеса, обеспечивающее получение синергетического эффекта только в этом направлении, в остальных же видах деятельности компании действуют самостоятельно. Другими словами — это формальный или неформальный союз, создаваемый с целью объединения ресурсов участников для решения задач реорганизации, повышения рыночной эффективности и достижения "эффекта масштаба". Компании для этих целей могут создавать совместные структуры, например, совместные предприятия, ассоциации и т.д. Бизнес-альянс можно рассматривать как форму соглашения об объединении независимых (или частично зависимых) предприятий, не подкрепленную отношениями собственности. Частным случаем бизнес-альянса является пример временного объединения различных организаций, для которых устанавливаются правила учета расходов и совместно получаемой прибыли, направляемой далее в единый фонд для последующего распределения среди участников в установленных (оговоренных) долях. Объединительный принцип, положенный в основу организации корпоративных структур, дает очевидный и лежащий на поверхности эффект не столько от "сложения сил", суммирования потенциалов ранее автономных участников, сколько от возникающего у такой структуры нового качества за счет синергического эффекта. Синергия — это явление, используемое в деловой практике, когда общий результат объединения возможностей компаний превосходит сумму отдельных эффектов каждой из них.

Бизнес-альянс имеет следующие особенности:

— соглашения о сотрудничестве между участниками, которые идут дальше обычных торговых операций, но не приводят к слиянию компаний;

— это хозяйственное объединение, основанное на заключении среднесрочных или долгосрочных двусторонних соглашений, в которое входят заказчики, подрядчики и конкуренты;

— участники альянса осуществляют совместное планирование (краткосрочное, среднесрочное и долгосрочное) на основе взаимной интеграции этого процесса, что дает возможность согласовать долгосрочные партнерские отношения с выгодой для каждого участника;

— альянс не является самостоятельным юридическим лицом, однако исходя из требований эффективности возможно образование ассоциации, неприбыльной общественной организации;

— альянс свободен для партнеров, ориентирован в будущее, что уменьшает неясность и неопределенность в отношениях партнеров, снижает риски;

— альянс создается на неопределенный срок, до тех пор, пока обеспечивает повышение рентабельности финансовых инвестиций учредителей и повышение рентабельности вложений ресурсов в проекты доставки;

— усилия объединившихся в альянс участников направлены против общих конкурентов.

В основе бизнес-модели компании-экспедитора применение организационной концепции "бизнес-

альянса" рассматривается как основа для формирования устойчивых связей с заказчиками, подрядчиками и конкурентами с целью наиболее полного использования ресурсов каждого участника, а также задачей минимизации величин рисков в транспортных цепях, т.е. повышение надежности доставки грузов, повышение гарантий компенсации ущерба грузовладельцу. Минимизация значений рисков, в свою очередь, приведет к уменьшению резервов активов, выделенных для покрытия ущерба от рисков, а значит — к улучшению показателей их оборачиваемости. Основой операций по формированию устойчивых бизнес-связей является формирование активной, динамической базы информации о потенциальных участниках альянса, которая дает следующие возможности:

— иметь достоверную информацию о текущих возможностях партнеров, истории их развития, обрабатывая которую можно прогнозировать их действия, финансовое состояние, объем и очередность привлечения ресурсов для достижения целей альянса;

— вырабатывать тактику эффективного использования ресурсов каждого отдельно взятого участника с целью достижения запланированных финансовых результатов всего альянса;

— наиболее полно и эффективно использовать ресурсы самой компании, повышая рентабельность инвестиций, и улучшать показатели фондоотдачи;

— минимизировать стратегические инвестиционные риски посредством организации разнонаправленной инвестиционной модели, участники которой ведут коммерческую деятельность на разных рынках и в разных отраслевых сегментах.

В операционной деятельности лежит детальное изучение потребностей потенциальных участников альянса в услугах, заказчиках, распределении ответственности, управлении, интеллектуальных продуктах, а также в представительстве своих интересов в бизнес-отношениях перед третьими лицами.

Однако ключевую роль в достижении плановой эффективности альянса играет тот, кто покупает услуги участников альянса. Поэтому важнейшим показателем, контролирующим эффект бизнес-деятельности альянса, является потребность канала сбыта. Потребности каналов сбыта услуг имеют два направления: потребности заказчиков в услугах компании и потребности компании в услугах подрядчиков. Исходя из понимания характеристик услуги, следует вывод: производить услугу необходимо в момент возникновения потребности. Исходя из потребности компании в прогнозировании и известной классификации, прогноз потребности в услугах может быть охарактеризован как поисковый, оперативный и среднесрочный, экономический, формализованный для микрологистической системы. Для составления прогноза необходимы исследования количественного и качественного характера в будущем. Прогноз является ориентиром для планирования; обусловливает исследовательскую основу для подготовки плана. Прогноз носит вариантный характер и является многовариантным. Временные и пространственные горизонты прогноза зависят от сущности рассматриваемого явления; он рассматривается как итеративный, т.е. повторяющийся и непрерывный процесс. При разработке прогноза не ставятся конкретные задачи и исключается детализация. Точность прогноза проверяется методикой эффективности прогнозирования посредством подбора коэффициентов системы сбалансированных показателей. В качестве основного метода оценки эффективности прогнозирования и планирования в компании может быть применен метод причинно-следственных связей. Этот метод дает возможности:

— оценивать фактически полученный результат путем сравнения с плановым;

— выделять результаты сравнения в цепочки связанных событий;

— находить причины полученных отклонений.

Для эффективного управления бизнес-деятельностью альянса, прогнозирования моделей развития необходим соответствующий программный продукт, который, в свою очередь, также должен быть инновационным. Новизна и эксклюзивность такого продукта состоит, прежде всего, в том, что он применим к условиям ведения операционной деятельности только той компании, для которой он разработан. Кроме того, программный продукт удовлетворяет требованиям проведения улучшений и способствует определению и развитию новых преимуществ компании-экспедитора перед другими участниками. В качестве примера таких требований можно привести систему постоянных улучшений "Кайдзен". В широком понимании: кайдзен — это принцип постоянных, непрерывных улучшений. В традиционном подходе к управлению задачи развития компании (технологического, управленческого, операционного и т.д.) делятся на два уровня:

— инновации — это функция высшего руководства; инновации являются одномоментным актом, эффект от которого сразу после внедрения начинает снижаться, т.к. новая технология сразу начинает устаревать, управленческий механизм постепенно возвращается "на круги своя" и поглощается существующей корпоративной культурой;

— поддержание существующих процессов и внедренных улучшений — это функция персонала компании, т.е. персонал и руководство компании, поддерживая эффективность существующих бизнес-процессов, занимаются постоянным и непрерывным их улучшениям.

Другими словами — это корпоративная культура и управленческие механизмы, которые стимулируют сотрудников предлагать улучшения и оперативно их внедрять.

ЛОМОВЦЕВ Валерий, консультант, тренер репетиционно-тренингового центра "ВИВА"



Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.



Таможенный контроль за перемещением товаров, транспортных средств и припасов в Украине

Вопросы осуществления таможенного контроля за перемещением товаров, транспортных средств и припасов через государственную границу и объема полномочий таможенных органов в этой связи возникают для многих участников транспортной цепочки: судовых агентов, экспедиторов, ремонтных и транспортных предприятий, таможенных складов и таможенных брокеров. В настоящей статье сделан обзор регулирования этих вопросов в Украине.





Вопросы таможенного дела регулируются в Украине Таможенным кодексом Украины (далее — ТК), законами в сфере государственного таможенного дела, международными договорами, согласие на обязательность которых дано ВР, а также подзаконными нормативно-правовыми актами, принятыми на основании и во исполнение Таможенного кодекса и таких законов.

Таможенный контроль — это совокупность мероприятий, осуществляемых с целью обеспечения соблюдения норм Таможенного кодекса, законов и других нормативно-правовых актов по вопросам государственного таможенного дела, международных договоров Украины, заключенных в установленном законом порядке (п. 24 ст. 4 ТК).

Таможенный контроль осуществляется исключительно органами доходов и сборов согласно этому Кодексу и другим законам Украины (ч. 2 ст. 318 ТК).

Товары, транспортные средства коммерческого назначения находятся под таможенным контролем с момента его начала и до окончания согласно заявленному таможенному режиму. В случае ввоза на таможенную территорию Украины товаров, транспортных средств коммерческого назначения таможенный контроль начинается с момента пересечения ими таможенной границы Украины (части 1 и 2 статьи 321 ТК).

При этом, **законодательством определен ограниченный список форм таможенного контроля, который не подлежит расширительному толкованию. Осуществление этих форм таможенного контроля строго регламентировано законодательством.**

В частности, таможенный контроль осуществляется непосредственно должностными лицами органов доходов и сборов путем:

1) проверки документов и сведений, которые в соответствии со статьей 335 ТК предоставляются органам доходов и сборов во время перемещения товаров, транспортных средств коммерческого назначения через таможенную границу Украины;

2) таможенного осмотра (осмотра и повторного осмотра товаров, транспортных средств коммерческого назначения, осмотра и повторного осмотра ручной клади и багажа, личного досмотра граждан);

3) учета товаров, транспортных средств коммерческого назначения, которые перемещаются через таможенную границу Украины;

4) устного опроса граждан и должностных лиц предприятий;

5) осмотра территорий и помещений складов временного хранения, таможенных складов, свободных таможенных зон, магазинов беспошлинной торговли и других мест, где находятся товары, транспортные средства коммерческого назначения, которые подлежат таможенному контролю, или осуществляется деятельность, контроль за которой возложен на органы доходов и сборов;

6) проверки учета товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины и/или находящихся под таможенным контролем;

7) проведения документальных проверок соблюдения требований законодательства Украины по вопросам государственного таможенного дела, в том числе своевременности, достоверности, полноты начисления и уплаты таможенных платежей;

8) направления запросов в другие государственные органы, учреждения и организации, уполномоченные органы иностранных государств для установления подлинности документов, поданных органу доходов и сборов (статья 336 ТК).

Для осуществления таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Украины создаются зоны таможенного контроля. Таможенный контроль на морском транспорте осуществляется только в зонах таможенного контроля, созданных и действующих на территориях морских портов.

ОТДЕЛЬНЫЕ ФОРМЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ

Таможенный осмотр товаров и транспортных средств, как одна из форм таможенного контроля, строго регламентирован законодательством. Он проводится на основании решения руководителя таможенного подразделения.

Постановлением КМУ от 23.05.2012 г. № 467 утвержден **исчерпывающий перечень оснований**, при наличии которых может проводиться осмотр (повторный осмотр) товаров, транспортных средств коммерческого назначения таможенными органами Украины.

Объем осмотра определяется **исходя из рисков**, установленных **по результатам применения системы управления рисками**, а если риски в отношении конкретных товаров **не указаны, то по решению руководителя подразделения** таможенного оформления или лица, которое выполняет его обязанности, допускается осмотр всех наименований перемещаемой товарной партии *(п. 2.1 раздела III Порядка проведения осмотра (повторного осмотра) товаров, транспортных средств коммерческого назначения).*

По результатам проведения осмотра (повторного осмотра) **составляется акт**, один экземпляр которого вручается лицу, товары, транспортные средства которого осматривались.

Осмотр территорий и помещений — еще одна форма таможенного контроля, которая осуществляется по письменному решению руководителя таможенного органа на основаниях, прямо предусмотренных законом, перечень которых является исчерпывающим.

В частности, осмотр территорий и помещений складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли, территорий свободных таможенных зон и иных мест, где находятся товары, транспортные средства коммерческого



назначения, которые подлежат таможенному контролю, или осуществляется деятельность, контроль за которой возложен на органы доходов и сборов (кроме жилья граждан), может осуществляться должностными лицами органа доходов и сборов **по письменному решению руководителя этого органа** или лица, исполняющего его обязанности, **с целью**:

1) проверки законности ввоза товаров, транспортных средств коммерческого назначения на таможенную территорию Украины, соблюдения порядка их ввоза, а также правильности начисления и полноты уплаты таможенных платежей;

2) проверки соответствия фактического количества ввезенных товаров, транспортных средств коммерческого назначения сведениям, заявленным в таможенной декларации;

3) проверки соблюдения установленных этим Кодексом и другими законами Украины правил осуществления деятельности, контроль за которой возложен на органы доходов и сборов (ч. 1 ст. 343 ТК).

Осмотр проводится после предъявления лицу, во владении (пользовании) которого находится территория, **соответствующего решения об осмотре и служебного удостоверения должностного лица органа доходов и сборов** (ч. 2 ст. 343 ТК).

По результатам проведения осмотра должен быть **составлен акт**, один экземпляр которого передается лицу, во владении (пользовании) которого находится территория или помещение, где проводился осмотр.

Таможенный контроль за перемещением припасов

К действующему законодательству Украины, регулирующему вопросы, связанные с припасами на морских судах, относятся Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, которая вступила в силу для Украины 15.09.2011 г., и Таможенный кодекс Украины.

В частности, в специальном приложении J Международной конвенции и главе 34 Таможенного кодекса Украины содержатся правовые нормы, которыми урегулирован вопрос ввоза, вывоза, хранения, поставки, потребления припасов на морском судне.

Таможенная служба разрешает выдачу припасов, находящихся на борту, для потребления во время пребывания морского (речного) судна на таможенной территории в таком количестве, которое признается таможенной службой обоснованным с точки зрения численности пассажиров и членов экипажа, а также продолжительности пребывания морского (речного) судна на таможенной территории (подпункт 10 пункта "С" раздела 4 приложения J Международной конвенции).

Таможенная служба должна разрешить выдачу припасов, находящихся на борту, для потребления членами экипажа во время ремонта морского (речного) судна в доке или на верфи при условии, что продолжительность его пребывания в доке или на верфи признана обоснованной (согласно подпункту 11 пункта "С" раздела 4 приложения J Международной конвенции).

Морским (речным) и воздушным судам, отходящим в конечный пункт назначения за рубежом, **разрешается принимать на борт с освобождением от пошлин и налогов**:

а) припасы в количестве, которое таможенная служба считает обоснованным с точки зрения численности пассажиров и членов экипажа, продолжительности рейса или полета, а также количества таких припасов, уже имеющихся на борту;

b) припасы для потребления, необходимые для обеспечения эксплуатации и технического обслуживания, в количестве, признанном обоснованным, для эксплуатации и технического обслуживания во время рейса или полета, а также с учетом количества таких припасов уже на борту (подпунктом 15 пункта "С" раздела 4 приложения J Международной конвенции).

Таким образом, действующее национальное законодательство, регулирующее вопросы, связанные с ввозом, вывозом, хранением, поставками, потреблением припасов на морских судах, предусматривает обязанность таможенных органов разрешить выдачу припасов, как ввозимых на таком судне на таможенную территорию Украины, так и доставленных на него во время его пребывания на таможенной территории Украины.

Разрешение на поставку припасов на морские суда предоставляет таможенная служба в количестве, признанном ею обоснованным, а пропуск припасов на морские суда осуществляется на основании товаросопроводительных документов, сведения из которых проверяются таможенными органами, в том числе путем осмотра припасов в порядке таможенного контроля. В случаях невозможности обеспечить сохранность припасов на судне они могут быть изъяты таможенными органами.

Таможенный контроль — это необходимые меры, применяемые государством с целью соблюдения законодательства и недопущения пересечения границы контрабандными товарами или транспортными средствами с нарушением таможенного режима и другого регулирования. Это действенный инструмент государства, который, при этом, строго регламентирован законом. При должном знании и понимании механизма работы такого инструмента можно избежать неконтролируемых и непредвиденных ситуаций и разрешить возникшие проблемы в правовом русле. При возникновении сомнений и двойственной трактовки норм закона целесообразно обратиться к адвокату, который оперативно разъяснит положения закона и даст необходимые рекомендации для скорейшего разрешения ситуации.

ГОРОВАЯ Карина, старший юрист,
СЕЛИВАНОВ Михаил, юрист, адвокат
Interlegal, Международная юридическая служба



Упрощение формальностей в авиационном транспорте

Одним из основных приоритетов деятельности Международной организации гражданской авиации (ICAO) является облегчение формальностей в сфере международного воздушного транспорта, которое предусматривает эффективное оформление пересечения пассажирами, экипажами, багажом, грузами и почтой международных границ без излишних задержек. В соответствии с процедурами обеспечения безопасности вопросы упрощения формальностей решаются ICAO в рамках Программы упрощения формальностей (FAL), которой управляет Секция упрощения формальностей.

В сфере гражданской авиации особое внимание ICAO уделяет четырем основным группам (государствам-членам ICAO, авиационным и аэропортовым операторам и клиентам), каждая из которых имеет несколько разнонаправленные приоритеты, хотя их интересы накладываются друг на друга. Основной интерес государств заключается в полном соблюдении их законов и правил. Жизненно важным интересом эксплуатантов воздушных судов является повышение производительности за счет минимизации затрат на оперативные задержки и административные процедуры. Аэропорты заинтересованы в упрощении, чтобы уменьшить перегруженность пассажирских терминалов и грузовых складов. Четвертая группа, клиенты воздушного транспорта (пассажиры и грузоотправители), хотят качественного обслуживания, что означает создание для них возможностей проходить через аэропорты с минимальными задержками и сложностями. Задача ICAO в рамках Программы упрощения процедур (FAL) заключается в том, чтобы координировать все эти интересы, работая над достижением цели по созданию более эффективной, упорядоченной и привлекательной транспортной продукции.

В дополнение к требованиям согласования целей сообщество гражданской авиации должно бороться с внешними вызовами, которые включают угрозы безопасности, незаконную миграцию, мошенничество с проездными документами, незаконный оборот наркотиков и распространение заразных болезней. Это глобальные угрозы и повседневные реалии. Поэтому их необходимо принимать во внимание при непрерывном развитии программы FAL с тем, чтобы различные компоненты обеспечивали их контроль, выполняя цели содействия авиационному сообществу.

Программа ICAO по упрощению формальностей (FAL) предоставляет договаривающимся государствам средства для максимального повышения эффективности их формальностей при оформлении пересечения границ, а также обеспечения и поддержания качественной безопасности и эффективного соблюдения законов.

Цели программы FAL предусматривают:

— содействие осуществлению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ICAO Приложения 9 "Содействие";

— пересмотр и упрощение SARPS Приложения 9 в целях повышения понимания и реализации государствами;

Приложение 9 "Стандарты упрощения формальностей и Рекомендуемая практика" (SARPS) — одна из трех программ ICAO, управление которыми осуществляет Секция содействия авиационной безопасности и упрощению формальностей.

Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) по упрощению формальностей основаны на нескольких положениях Чикагской конвенции: ст. 10 "Посадка в таможенном аэропорту", ст. 13 "Правила въезда и оформления", ст. 14 "Предотвращение распространения болезней", ст. 22 "Упрощение формальностей", ст. 23 "Таможенные и иммиграционные процедуры", ст. 24 "Таможенная пошлина", ст. 29 "Документы, перевозимые на воздушных судах", ст. 35 "Ограничения на перевозку груза", ст. 37 "Принятие международных стандартов и процедур" и ст. 38 "Отклонения от международных стандартов и процедур". Также при подготовке документа был учтен ряд статей, которые имеют особое отношение к положениям Приложения 9.

SARPS относятся конкретно к упрощению формальностей приземления для разминирования воздушных судов и коммерческих перевозок как для пассажиров, так и для грузов, в соответствии с требованиями, в частности, органов таможенного дела, иммиграции, общественного здравоохранения и сельского хозяйства.

Первоначально основная направленность Приложения предусматривала усилия по сокращению объема документов, стандартизацию на международном уровне документов, которые должны сопровождать движение между государствами, и упрощение процедур, необходимых для очистки воздушных судов, пассажиров и грузов. Было признано, что задержки из-за громоздких формальностей должны быть сокращены для всех "групп клиентов" в сообществе.

В указанных статьях Чикагской конвенции устанавливается, что сообщество гражданской авиации соблюдает законы, регулирующие инспекцию воздушных судов, грузов и пассажиров органами, занимающимися таможней, иммиграцией, сельским хозяйством и общественным здравоохранением. В соответствии с Конвенцией государства обязаны принять стандарты и ускорить необходимые формальности, чтобы свести к минимуму оперативные задержки. В качестве средства реализации данных полномочий Программа FAL призвана помочь государствам достичь максимальной эффективности в своих операциях по разминированию и в то же время достичь и поддерживать высококачественную безопасность и эффективную правоохранительную деятельность. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), предназначенные для достижения этих целей, разрабатываются ICAO и содержатся в Приложении 9.

— разработку современных и инновационных стратегий для решения таких проблем, как заторы в аэропортах; в т.ч. путем:

смягчения рисков для авиационной безопасности и более широкой национальной безопасности посредством надежных методов управления идентификацией и пограничного контроля;

обеспечения совместимости и использования стандартных технологий для управления идентификацией как для государств, так и для промышленности, что приведет к эффективной работе и сокращению затрат;

…

повышения уверенности государств в их способности проверить, что документы были надлежащим образом выпущены и не были изменены; а также

обеспечения экономически эффективного штата персонала и объема ресурсов безопасности и пограничного контроля на основе управления рисками;

— распространение знаний об упрощении формальностей среди должностных лиц гражданской авиации и предоставление указаний по разработке политики и оперативного планирования, связанного с улучшением упрощения формальностей в аэропортах.

Основными стратегиями, используемыми для достижения этих целей, являются:

— совершенствование процедуры пограничного контроля, разминирования и безопасности;

— противодействие проблемам безопасности, таким как торговля наркотиками, незаконная миграция и мошенничество с проездными документами;



— содействие стандартизации требований к информации, необходимых для глобальной функциональной совместимости систем;

— содействие развитию промышленности и правительств, а также механизмам сотрудничества между государствами, что в т.ч. предусматривает:

a) разработку международных рамочных стандартов, рекомендуемой практики, спецификаций и инструктивных материалов;

b) помощь в реализации национальных программ государств с акцентированием особого внимания на создании партнерств по оказанию помощи в привлечении и мобилизации финансовых и натуральных ресурсов;

c) оценку соблюдения международных рамок с акцентированием особого внимания на экономически эффективных методах подготовки рекомендаций по устранению недостатков; а также

— укрепление связей по вопросам упрощения формальностей между ICAO, государствами-членами, международными организациями и авиационной промышленностью;

— предоставление государствам-членам инструментов, необходимых для установления реалистичных целей для их национальных программ упрощения формальностей и достижения связанных с ними целей; а также

— содействие применению Приложения 9 в качестве реального документа, который дает однозначное понимание того, что ожидается от авиакомпаний, аэропортов и органов пограничного контроля.

На протяжении многих лет ICAO были введены новые SARPS и инструктивный материал для решения некоторых резонансных вопросов, представляющих общественный интерес, таких как обращение с инвалидами и т.п.

В дополнение к Приложению 9, в котором излагаются обязательства государств-членов и стандартизируются процедуры для удовлетворения их правовых требований в соответствии с Чикагской конвенцией, 39-й сессией Ассамблеи ICAO (27.09—6.10.2016 г., Монреаль) была принята отдельная резолюция А39, устанавливающая политику ICAO, касающуюся конкретно упрощения формальностей. В А39 постановляется, что следующие приложения являются консолидированным заявлением о постоянной политике ICAO, касающейся упрощения формальностей, по состоянию на конец 39-й сессии:

Приложение А — Разработка и реализация положений об упрощении процедур;

Приложение В — Национальные и международные действия по обеспечению безопасности и целостности идентификации и пограничного контроля;

Приложение С — Национальные и международные действия и сотрудничество по вопросам упрощения процедур;

Приложение D — Системы обмена данными пассажиров.

В частности, положения приложения С "Национальные и международные действия и сотрудничество по вопросам упрощения формальностей" содержат настоятельные рекомендации государствам-членам ICAO:

— создавать и использовать национальные программы упрощения формальностей и комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

— участвовать в региональных и субрегиональных программах содействия другим межправительственным авиационным организациям;

— предпринять все необходимые шаги с помощью национальных программ содействия и комитетов по упрощению формальностей или других соответствующих средств в т.ч. для регулярного привлечения внимания всех заинтересованных ведомств своих правительств к необходимости приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и целями Приложения 9;

— поощрять изучение проблем упрощения формальностей своими национальными и другими программами и комитетами по упрощению формальностей и координировать выводы своих комитетов по проблемам упрощения формальностей с другими государствами-членами, с которыми они имеют воздушные связи;

— призывать операторов воздушных судов и аэропортов и их ассоциации участвовать в системах электронного обмена данными для достижения максимального уровня эффективности при обработке грузовых перевозок на международных терминалах;

— в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов и аэропортами, заинтересованными международными организациями приложить все возможные усилия для ускорения обработки и очистки воздушных грузов при обеспечении безопасности международной цепи поставок;

— наладить диалог и сотрудничество между национальными и региональными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей и безопасности.

Указанные рекомендации призваны повысить эффективность контрольных процедур, сгладить неравномерность в системах обмена пассажирскими данными, которая отрицательно сказывается на жизнеспособности отрасли воздушного транспорта, противостоять передаче инфекционных заболеваний посредством воздушного транспорта, а также облегчить процедуры предоставления помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям.

В конечном итоге выполнение рекомендаций должно принести пользу всем заинтересованным сторонам.

По материалам ICAO подготовила
ЗИНЧЕНКО Ольга

Совместное заседание Клубов лидеров качества Украины и стран Центральной и Восточной Европы



26 июня 2017 г. на базе АО "ПЛАСКЕ" состоялись 53-е заседание Клуба лидеров качества Украины (КЛКУ) и 21-е заседание Клуба лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы (КЛК ЦВЕ).

КЛКУ учрежден в 1998 г. 18 компаниями-призерами Украинского национального конкурса качества (проводится с 1996 г. на основе Модели совершенства EFQM). С тех пор каждый квартал руководители клубных компаний собираются на одном из предприятий-победителей Конкурса для обмена опытом, укрепления деловых контактов и выработки решений по дальнейшему совершенствованию. В настоящее время Клуб объединяет около 30 лучших украинских компаний. В Совет Клуба входят первые руководители этих компаний.

КЛК ЦВЕ учрежден в 2007 г. в Румынии руководителями компаний-призеров Международного турнира по качеству стран ЦВЕ как элитное объединение лучших предприятий и организаций региона, имеющих статус победителя, лауреата или финалиста Награды качества стран ЦВЕ. На сегодня в Клуб входят 26 лучших предприятия из 6 стран: Республики Беларусь, Венгрии, Республики Казахстан, Литвы, России и Украины.

Главная цель Клубов лидеров качества — содействие продвижению идей делового совершенства, а также повышению уровня делового совершенства и конкурентоспособности предприятий-членов Клубов в условиях глобального рынка.

Совместное заседание Клубов проходило на базе АО "ПЛАСКЕ", которое является победителем 20-го Украинского национального конкурса качества и лауреатом 11-го Международного турнира качества стран Центральной и Восточной Европы. Основные направления деятельности компании: экспедирование грузов, организация путешествий, организация информационно-консультационного обслуживания. На сегодняшний день АО "ПЛАСКЕ" — это партнерские отношения территориально отдельных организаций, объединенных одной торговой маркой и обеспечивающих три основных вида деятельности. АО "ПЛАСКЕ" постоянно исследует происходящие в мире изменения, признает требования и применяет на практике стандарты национальных и международных организаций. На сегодняшний момент в АО "ПЛАСКЕ" определен основной вектор для построения системы управления — это устойчивое развитие с учетом социальной ответственности. Организация поддерживает принципы Глобального Договора ООН и использует международный опыт управления, включая рекомендации и требования ISO, ЕЭК ООН, EFQM, документы которых являются инструментами для построения и совершенствования системы управления. Всего за

время развития Организация внедрила принципы 14 международных стандартов и других нормативных документов, регулирующих систему управления.

Важным элементом устойчивого развития АО "ПЛАСКЕ" является вклад в развитие транспортной отрасли в Украине. Организация является одним из локомотивов в развитии этой отрасли, критически важной для всей украинской экономики. Для этого используются различные подходы — распространение знаний и опыта, продвижение изменений в нормативных актах, инициирование и организация пилотных проектов с целью упрощения процедур международной торговли и логистики, дерегуляции и противодействия коррупции, повышения эффективности отрасли. Примерами инициатив являются внедрение проекта "Единое окно — локальное решение", работа над Национальной стратегией упрощения процедур международной торговли и логистики путем участия в Межведомственной рабочей группе. Поскольку достичь указанной цели в одиночку невозможно, АО "ПЛАСКЕ" является активным участником 14 международных и национальных ассоциаций и объединений, включая FIATA, IATA, UIC, ОСЖД, ICC Ukraine, EBA.

Основным подходом к совершенствованию деятельности является разработка программ по совершенствованию. В частности, после принятия стратегии ежегодно определяется ключевой набор программ, необходимых для ее реализации. В течение года каждый работник имеет возможность инициировать запуск такой программы и стать лидером межфункциональной команды по ее выполнению. Для финансирования ключевых программ могут создаваться специальные фонды в рамках бюджета Организации. АО "ПЛАСКЕ" ориентировано на комплексное удовлетворение потребностей потребителя, которое обеспечивается совокупным решением поставленных задач и высоким уровнем профессионализма персонала.

АО "ПЛАСКЕ" ориентировано на современную профессиональную подготовку своих работников, которая представляет собой комплексный непрерывный процесс. В Организации проводятся внутренние и внешние учебные курсы для получения работниками новых компетенций и полномочий. Для этих целей создана внутренняя Академия, имеющая полномочия на проведение обучения от ряда международных организаций. АО "ПЛАСКЕ" сотрудничает с музеями, театрами, библиотеками, общественными организациями и оказывает финансовую, организационную и техническую поддержку в ряде социально-культурных проектов. Оно стремится к тому, чтобы сотрудничество с социальными партнерами (Одесским литературным музеем, Одесским национальным академическим театром оперы и балета, Всемирным клубом одесситов и т.д.) было долгосрочным и системным и не носило характер вспышек щедрости. Ярким примером является партнерство с Одесской оперой, включающее вопросы от разработки бренд-бука и веб-сайта до участия в выпуске ряда театральных премьер. Другими важными проектами в этой сфере являются "Сад скульптур", "Одесский календарь", "Литературный фестиваль", "Одесская библиотека", "Аллея звезд".

Совместное заседание открыли президент Клубов, президент Украинской ассоциации совершенства и качества Петр Калита и председатель Наблюдательного совета АО "ПЛАСКЕ" Олег Платонов. Президент Клубов Петр Калита вручил Свидетельства новым членам Клубов. Свидетельство члена Клуба лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы было вручено компании АО "ПЛАСКЕ" и Свидетельство члена Клуба лидеров качества Украины — ООО "Киевгума". Во время заседания участники ознакомились с уникальным опытом совершенствования АО "ПЛАСКЕ", были заслушаны выступления руководителей компании и ее структурных подразделений.

В ходе заседания сотрудники АО "ПЛАСКЕ" поделились своими знаниями и опытом в направлениях, связанных с: повышением эффективности системы управления Организации, обеспечивающей устойчивое развитие, на базе международного опыта, организацией профессиональной подготовки персонала (Д. Глаголев); развитием персонала и организацией его работы, с построением системы ценного конечного продукта департаментов; развитием продуктов Организации, особенностями работы с клиентами и партнерами, а также взаимодействием и обменом информацией с другими департаментами для создания полного цикла удовлетворения потребностей потребителей (С. Соколов); системой управления работы департамента Организации, внедрением автоматизации процессов и электронного документооборота (ИСПС) и оказанием услуг в удаленных офисах (Р. Мордарь); организацией B2B туризма как вводного продукта в Организации, выполнением лицензионных требований, документальным сопровождением оказываемых услуг, "ведением" клиента, внедрением в Организации 10-го принципа ГД ООН "Противодействие коррупции", участием Организации в работе Межведомственной рабочей группы в составе парт-



нерских организаций, итогами работы Транспортной недели-2017, с культурно-социальными проектами АО "ПЛАСКЕ" (А. Хачатурян).

Участников не оставило равнодушным выступление председателя Наблюдательного совета АО "ПЛАСКЕ" Олега Платонова, который рассказал об истории создания и развития Организации, трудностях, с которыми сталкивалось руководство Организации, и путях их преодоления.

Около 30 участников — представителей ведущих украинских компаний и компаний стран Центральной и Восточной Европы приехали в "ПЛАСКЕ" учиться системе менеджмента, управления персоналом, знакомиться с направлениями деятельности компании.

"Было очень много интересного, единственное — очень мало времени, — отметил главный технолог ООО "Киевгума" Максим Лукьянов. — Хотелось бы изучить все эти вопросы с практической точки зрения…".

Заместитель директора по управлению качеством ОАО "Хмельницкоблэнерго" Елена Гриневич поделилась, что ее больше всего поразила система социальной ответственности АО "ПЛАСКЕ". "Вы так много внимания уделяете этому вопросу! — говорит Елена. — Мне очень понравилось, что "ПЛАСКЕ" поддерживает проекты, которые влияют на развитие региона в целом. Будем надеяться, что таких компаний у нас будет больше, и наша страна будет развиваться!".

Именно это и было ключевым моментом при выборе компании, на базе которой проводится Заседание Клуба лидеров качества, сообщил президент Клубов лидеров качества Петр Калита. "ПЛАСКЕ" есть чем поделиться с другими членами клуба. Принципы "ПЛАСКЕ" соответствуют принципам Клуба. Кроме этого, — отметил Петр Калита, — руководители департаментов "ПЛАСКЕ" — молодые, мотивированные, инициативные. Они хотят сделать компанию одной из лучших, и это замечательно!"

"Любая компания может быть амбициозной и достичь успеха, — подытожил заседание Клубов председатель Наблюдательного совета АО "ПЛАСКЕ" Олег Платонов. — Главное — ставить правильные цели и использовать правильные инструменты!"

Также для участников Клубов лидеров качества был организован визит на паромный комплекс порта "Черноморск", где гости могли ознакомиться с особенностями работы паромного комплекса.

Участники заседания активно делились своим опытом, проблемами, путями их решения, договорились об укреплении деловых контактов, наметили совместные шаги по развитию сотрудничества и продвижению идей делового совершенства в Украине и странах ЦВЕ.

На заседании была отмечена особая актуальность работы Клубов в условиях развития четвертой индустриальной революции и обострения конкурентной борьбы на глобальном насыщенном рынке, одобрена работа, проведенная Клубами за последние годы.

Украинская ассоциация качества



28-29 сентября

г. Одесса
отель "Черное море"
парк Шевченко

ФОРУМ ЗЕРНОПЕРЕРАБОТЧИКОВ-2017

Производство. Экспорт. Инновации

Организаторы



Генеральный спонсор

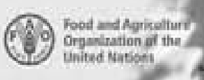


Спонсор





При поддержке





Основными темами мероприятия станут:

- Краткосрочные и долгосрочные перспективы развития мировой торговли зерном и продуктами его переработки
- Направление развития зерноперерабатывающей отрасли Украины в условиях снижения производства основных продуктов
- Современные вызовы и требования рынка к зерновой продукции
- Тренды в перерабатывающей промышленности: снэки, полуфабрикаты, мучные смеси…
- Торговля продуктами переработки зерна на внешних рынках
- Современные технологии для создания новых продуктов переработки зерна
- Новые технико-технические решения для зерноперерабатывающей отрасли

В рамках программы мероприятия участники получат:

100+ идей и полезных советов для развития своего бизнеса
20+ докладов от ведущих экспертов Украины и мира
4 практических семинара и мастер-класса
Возможность посещения выставки продуктов переработки зерна
Все условия для делового общения

По вопросам участия обращайтесь в оргкомитет конференции

Руководитель оргкомитета
Святослав Ткаченко
+380633577359, +380562320795
zerno2@apk-inform.com

О транспортных конференциях в Украине



Конференции проводят для обмена информацией между людьми и установления связей между ними. Основные цели конференций — это изучение и обсуждение инновационных методов решения поставленной проблемы, результатов практического внедрения их в жизнь и взаимный обмен накопленной информацией и идеями, поиск еще нераскрытых проблем и совместное их решение путем сотрудничества различных организаций, представленных на конференции, и доклады участников конференций для демонстрации их успехов и достижений (презентации, мастер-классы, практические семинары), а также знакомство представителей организаций и установление между ними связей для более четкого результата исследований.

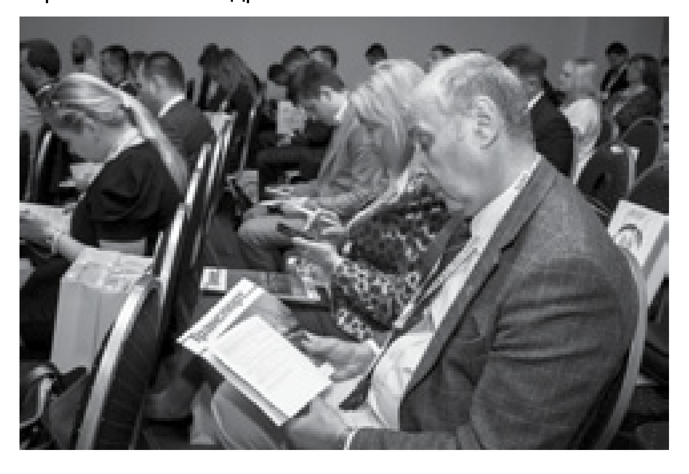
По форме организации конференции могут проводиться как самостоятельное мероприятие, так и в рамках определенной выставки; в последние годы появилась еще одна форма организации таких мероприятий — выставки, проводимые в рамках конференций. Организуется это по следующей схеме: в большом зале проходит конференция, в помещении рядом с конференц-залом на небольших стендах стандартного размера или на столах (рабочие места) делегаты мероприятия могут разложить рекламные материалы своих предприятий и компаний, развесить наглядную агитацию, разместить макеты своей продукции и т.д. Иногда на площади перед зданием, в котором проводится мероприятие, устанавливаются образцы оборудования, транспортных средств и др. продукции, которую представляют делегаты конференции.

В последние годы конференции по транспортной тематике в Украине постепенно трансформируются. Если в прошлые годы на таких мероприятиях обсуждались в основном глобальные проблемы (например, "Транспортная система Украины в системе трансконтинентальных транспортных маршрутов" и т.п.), то в настоящее время конференции организуются как мероприятия с узкоспециализированной тематикой (например, "Транспортная логистика и склад", "Вагоностроение и ремонт подвижного состава в Украине" и т.п.), на которых руководители и специалисты представляют результаты практической деятельности своих предприятий, собственные наработки. Некоторые конференции преобразовались в крупные форумы, число делегатов которых достигает 220—250 человек. Имеет место и проведение "одноразовых" конференций. Многие конференции в последние годы превратились в обыкновенный нетворкинг. Такие конференции, в основном, проходят не как мероприятия, на которых обсуждаются инновационные методы решения различных проблем и результатов практического внедрения их в жизнь, а как мероприятия, служащие для встречи деловых партнеров в неформальной обстановке.

КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

Из наиболее интересных транспортных конференций 1 полугодия т.г. хотелось бы отметить прошедшие в Киеве: "Железные дороги Украины. Развитие и инвестиции" и "Грузовые перевозки по реке Днепр. Грузопотоки, инфраструктура, инвестиции" и в Одессе: Международный форум "Образование, подготовка и трудоустройство моряков", в котором приняли участие 70 компаний и организаций из 20 стран мира, и международные научно-практические конференции, организованные ОНМУ: "Современные проблемы и перспективы развития туристической отрасли" и "Проблемы развития транспорта и логистики". Традиционно на высоком уровне прошел в Киеве в конце мая Всеукраинский День Логиста. Большой интерес вызвала проходившая в Гамбурге в начале июня конференция "Мультимодальные перевозки: мост между Европой и Азией" (организатор "ВИВА КОНСАЛТ", г. Днепр).

Завершило 1 полугодие т.г. самое значимое, самое представительное транспортное мероприятие — XVI Международная неделя по торговле и транспорту, состоявшаяся в Одессе в конце мая—нач. июня. Данное мероприятие включало в себя ряд различных международных конференций и семинаров высокого уровня: Учредительное собрание, посвященное созданию Ассоциации делового сотрудничества государств-членов ГУАМ, VII ежегодный семинар ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и транспорта "Национальная система "единого окна" и гармонизация данных в Украине", XV юбилейный День международного экспедитора, круглый стол "Развитие мультимодальных перевозок в сообщении Европа—Азия/Восток—Европа", совместный семинар ОСЖД/ФИАТА по комбинированным перевозкам "Новые возможности мультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа". В рамках международной выставки "Интер-Транспорт/АгроЛогистика", которая органично вплелась в канву Международной недели по торговле и транспорту, также состоялся ряд мероприятий: заседание Совета Международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA), круглый стол "Организационно-правовые проблемы морской безопасности Украины", выездное заседание комитета по механизации, технологиям и информатике Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ", научно-техническая конференция "Гидротехническое и транспортное строительство" и др.



II полугодие т.г. открывает ряд сентябрьских конференций по транспортной тематике, организуемых в Украине и за ее пределами:

— "Международный Черноморско-Каспийский транспортный Форум", посвященный наиболее актуальным вопросам морских и наземных грузоперевозок в регионе (г. Батуми, Грузия);

— "Черноморский контейнерный саммит" (г. Одесса, Украина);

— конференция "Грузопотоки Азово-Черноморского бассейна и Средиземного моря в 2018—2019 гг." (г. Одесса, Украина);

— в рамках Одесского Черноморского транспортного форума (ЧТФ) планируется проведение конференции "Транспортная система Украины в системе трансконтинентальных транспортных маршрутов" и ряд круглых столов, посвященных возрождению судостроения Украины, подготовке и дипломированию моряков, развитию трансчерноморских контейнерных линий, оптимизации логистики и др.;

— ежегодная конференция и выставка АсМАП Украины (г. Одесса, Украина).

В октябре т.г. крупные международные конференции пройдут в Беларуси и Украине:

— в Минске в рамках Белорусской транспортной недели пройдет XI Транспортно-логистический кон-



гресс; в ходе работы выставки "Транспорт и Логистика" запланировано 6 конференций, форум и 2 семинара, в числе которых — международная научно-практическая конференция "Эффективное управление цепями поставок" и др.;

— в Одессе состоится расширенная конференция-тренинг "Контракты GAFTA/FOSFA";

— в 3-й декаде месяца в Киеве запланированы 2 конференции по железнодорожной тематике: "Вагоностроение и ремонт подвижного состава" и "Инжиниринг и оснащение железных дорог", в формате которых должна состояться новая выставка "RAIL EXPO";

— в этом же периоде начнут свою работу выставки "ТрансУкраина. ИнтерСклад", "TIR" и новая выставка "RAIL EXPO UA". В формате данных выставок запланированы дискуссионная конференция "Логистические практики. Перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг" и дискуссионный практикум "Соглашение об ассоциации с ЕС с точки зрения импортера и экспортера. Что нужно знать участникам транспортно-логистического рынка", состоится конференция "Упрощение процедур торговли — путь к устойчивому развитию общества".

В ноябре т.г. запланированы интересные транспортные конференции, две из которых пройдут в Киеве и две в Одессе:

— в первой декаде месяца в рамках выставки "АвтоДорЭкспо" пройдет "Международная конференция по вопросам новейших технологий строительства, эксплуатации и проектирования автомобильных дорог и мостов";

— в третьей декаде месяца в Одессе состоится Международная конференция "Морское страхование и арбитраж", в которой планируется участие представителей морского бизнеса из ближнего и дальнего зарубежья;

— в этом же периоде в рамках Одесской выставки "АгроСфера" запланировано проведение конференции "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии". На данном мероприятии дилеры зарубежных и отечественных предприятий представят свою продукцию для специалистов транспортной отрасли, имеющих отношение к перевалке зерновых грузов в морских и речных портах страны;

— завершит месяц конференция "XVII Всеукраинский День Логиста". Данное мероприятие в мае собрало около 200 участников — руководителей и специалистов логистики, продаж, маркетинга.

КОНФЕРЕНЦИИ АГРАРНОЙ ТЕМАТИКИ

В связи с развитием украинского агропромышленного комплекса как лидера экспорта сельскохозяйственной продукции на мировых рынках возросла заинтересованность руководителей и специалистов транспортной отрасли в участии в конференциях аграрной тематики. В первую очередь, это относится к зерновым и масличным конференциям.

Из наиболее интересных аграрных конференций, в которых принимали активное участие руководители и представители транспортных предприятий, это киевские февральские мероприятия: "Стратегии экспорта: трейдинг и логистика" и "II Аграрный Экспортный форум: трейдинг и логистика", апрельские — "Зерно Причерноморья" и "Масложировой форум: переработка, логистика, экспорт", а также майская — "Транспортная логистика и склад".

Самое значимое, самое представительное мероприятие 1 полугодия т.г., которое в равной степени вызвало огромный интерес у субъектов аграрного и транспортного бизнеса, а также представителей государственных структур, — XVI международная конференция "Grain & Maritime Days in Odessa 2017". В данном мероприятии, организованном ИА "АПК-Информ" и "Международной юридической службой Interlegal", участвовало 500 делегатов из 35 стран мира. В ходе двух дней работы конференции были представлены доклады по производству и переработке зерна, трейдингу, перевалке в портах и шиппингу, обсуждались темы развития агробизнеса в нынешних реалиях Украины, тенденций развития зернового рынка и развития морской инфраструктуры Украины, морских перевозок зерновых грузов и др. Вечером, в последний день работы конференции, ее участники, а также все, кто связан с шиппингом, собрались на ежегодном мероприятии "Odessa Shipping Dinner 2017". В этом году количество участников данного мероприятия также составило рекордное количество — 500 гостей. Заключительным аккордом и последним мероприятием стал ежегодный футбольный турнир "Odessa Shipping Cup 2017".

Календарь аграрных конференций 2 полугодия т.г. открыл состоявшийся в Одессе в июле "Международный саммит по подсолнечному маслу: индустрия и технологии", организованный ИА "АПК-Информ" и Международной ассоциацией подсолнечного масла (ISOA), в котором участвовали около 400 участников рынка подсолнечного масла (как трейдеры и производители масла, так и технологи) из Украины, Китая, Испании, Молдовы, Италии, Турции и др. стран. Отдельной частью программы мероприятия стал визит большой группы китайских импортеров. В состав китайской делегации вошло более 60 импортеров и переработчиков подсолнечного масла из Шанхая, Пекина, Циндао и других регионов Китая, представителей как государственных компаний и организаций, так и частных.

Осенью т.г. нас ожидает ряд конференций аграрной тематики, которые также будут интересны и представителям транспортной отрасли:

— в сентябре — киевские конференции "Высокоолеиновый рынок: от ниши к сегменту" и "Black Sea Oil Trade" и Одесский "Форум зернопереработчиков: Производство. Экспорт. Инновации";

— в октябре — в Кишиневе пройдет Аграрно-логистический форум "Днепр—Дунай—Черное море"



(организатор ИА "АПК-Информ") и киевские конференции "Транспортировка и хранение зерна в Украине" и "Масложировая промышленность";

— в ноябре — в рамках Одесской выставки "АгроСфера" пройдет ряд практических семинаров и круглых столов, а также вышеупомянутая конференция "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии".

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Выставки и конференции — мероприятия, направленные на предоставление возможности общения, укрепления деловых связей и нахождения новых деловых партнеров, это место встречи представителей государственных органов, руководителей и специалистов различных предприятий и компаний, осуществляющих свою деятельность в одной или в различных отраслях экономики как внутри страны, так и на внешнем рынке. И выставки, и конференции имеют определенные преимущества. "Во время участия (или посещения) выставки, подходя к определенному стенду, ты общаешься только с конкретным экспонентом выставки, который активно продвигает свою продукцию и агитирует тебя как потенциального покупателя приобретать их продукцию, — высказывает свою точку зрения Александр Ферубко, менеджер по сервису "Конекрейнс Украина". — Во время работы на конференции есть возможность более широкого общения с представителями предприятий и компаний, госструктур. Есть возможность заранее ознакомиться со списком докладчиков и темами их докладов, и уже, исходя из этого, запланировать, с кем из докладчиков конференции, которые освещают интересующие тебя вопросы, ты хочешь пообщаться, вступить в дискуссию и т.д. Большой интерес представляют тематические узкоспециализированные конференции с четко очерченной тематической гранью. В таких мероприятиях узнаешь новую информацию и имеешь возможность донести до целевой аудитории свою точку зрения. На конференции при представлении какого-нибудь вида оборудования можно эффективно обсудить данную продукцию: те, кто уже приобрел и пользуется ею, расскажут обо всех достоинствах и недостатках данного оборудования, производители могут учесть критику и пожелания по усовершенствованию данного оборудования, несомненный интерес вызовет такая дискуссия и у тех, кто заинтересовался и намерен приобрести данную продукцию.

К сожалению, в последние годы конференции становятся менее академичными, все меньше стали появляться в качестве докладчиков и консультантов научные работники — представители различных научно-исследовательских и проектных институтов. Благодаря их присутствию, дискуссии на конференциях перестают быть голословными, так как представители научных кругов могут представить результаты определенных исследований, расчеты и практические заключения по тому или иному вопросу.

Конференции, тематика которых посвящена глобальным вопросам, зачастую не приносят быстро осязаемого практического результата, который ожидают участники конференций. Обычно на таких конференциях обсуждаются общие вопросы и тенденции. Зачастую это не заканчивается четким определением конкретных мероприятий, и получается, например, давайте организуем еще один транспортный коридор через Украину, а как его организовать, как его строить, — пусть об этом думают другие; вот и получается, что собрались, поговорили общими фразами и разошлись, практически, ни с чем".

"В последнее время некоторые организаторы конференций ориентируются на формат "выставка в рамках конференции", который очень существенен во время проведения тематических узкоспециализированных конференций, — продолжает А. Ферубко. — Информация о новых видах продукции, оборудования, которую представляют докладчики конференции, очень хорошо подкрепляется рекламно-раздаточной продукцией (буклеты, каталоги и т.д.), а иногда и макетами данной представляемой продукции. Когда, как говорится, "можно вживую подойти и пощупать" — т.е. увидеть макеты образцов оборудования, узнать информацию о продукции из буклетов и каталогов, — это уже своего рода шаг к сближению. Совмещение определенных преимуществ и конференции, и выставки, так сказать, совместная работа, дает большой эффект для участников конференции. То же можно сказать и о мероприятиях, которые проходят в рамках выставок: тематические научно-практические конференции, обучающие семинары, круглые столы и т.д. Если отдельно рассматривать конференцию без выставки, то мы упускаем возможность "пощупать" то, что предлагается на конференции. Если исключить конференцию из выставки, то мы упускаем возможность определенного общения, какие-то интересные моменты, которые дает конференция".

Интересное мнение о транспортных выставках и конференциях высказал начальник коммерческой службы ГП "Мариупольский морской торговый порт" Игорь Барский: "И выставки, и конференции — это площадки коммуникативного общения и продвижения услуг и продукции. Они имеют одинаковые функции, но проводятся в разных форматах. В прежние годы организовывались мероприятия, поддерживающие методику развития и внедрения новых технологий в менеджменте портов и эксплуатации портового хозяйства, — это были поездки, командировки по обмену опытом между портовиками как внутри страны, так и за рубежом. В настоящее время ни отраслевое министерство, ни профильные департаменты не организовывают такие мероприятия ни за границей, ни внутри страны. Функции, которые должны осуществлять подразделения руководства отрасли, взяли на себя компании-организаторы



выставок и конференций в виде организации выставок и конференций, т.е. места встреч коллег, партнеров и обмена опытом между ними.

Из конференций большой интерес для нас представляют "точечные" мероприятия: узкоспециализированные конференции, круглые столы. В то же время нельзя отрицать интерес к участию в крупных форумах, которые также предоставляют большие возможности для общения.

Наш порт считает необходимым ежегодно принимать участие в "Международной неделе по торговле и транспорту" (Одесса), в т.ч. и в выставке "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика", и в мероприятиях, проходящих в рамках ее работы. Выставочную площадь (стенд) на данной выставке мы используем как свой офис, куда мы можем пригласить партнеров, коллег, потенциальных заказчиков и продуктивно пообщаться с ними".

Обсуждать вопрос, что лучше — участвовать в выставке или участвовать в конференции, — особого смысла не имеет, т.к. основная цель данных мероприятий, независимо от их уровня, — достижение разнообразных предпринимательских целей с помощью эффективных и результативных коммуникаций с потребителями. Конечная цель участия в выставках и конференциях — не только закрепление отношений со старыми клиентами, но и поиск, и нахождение новых клиентов, и, как следствие, — дальнейшее заключение сделки. Участие и в выставках, и в конференциях в трудные финансовые времена может положительно решить определенные экономические проблемы любой организации.

В заключение хотелось бы привести мнение профессионала, директора выставки "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика", к.ф.н. Балаян Наталии, которая последние 15 лет организует крупнейшее транспортное мероприятие высокого международного уровня,: "Проведение выставок подразумевает проведение целого ряда сопутствующих мероприятий: конференций, семинаров, круглых столов, мастер-классов. Классика "жанра" позволяет специалистам обменяться мнениями, ознакомиться с новым оборудованием, техникой, материалами и технологиями, что возможно на экспозиции выставки. Конференционные мероприятия знакомят руководство предприятий с основными тенденциями развития отрасли, освещают инновации.

Эффективность отраслевого события определяет успешное объединение выставки и конференции как важных и неотъемлемых инструментов маркетинга".

БОХАН Сергей



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

____

Сроки подписки: *с «_» 2017 г.* *по «_» 2017 г.*

Сроки подписки: *с «_» 2018 г.* *по «_» 2018 г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

____

ИНН ____________________ Свидетельство плательщика НДС № ____________________

Тел.: ____________________ Факс: ____________________

Юридический адрес: ____________________

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

____

Вид деятельности: ____________________

____________________ www ____________________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

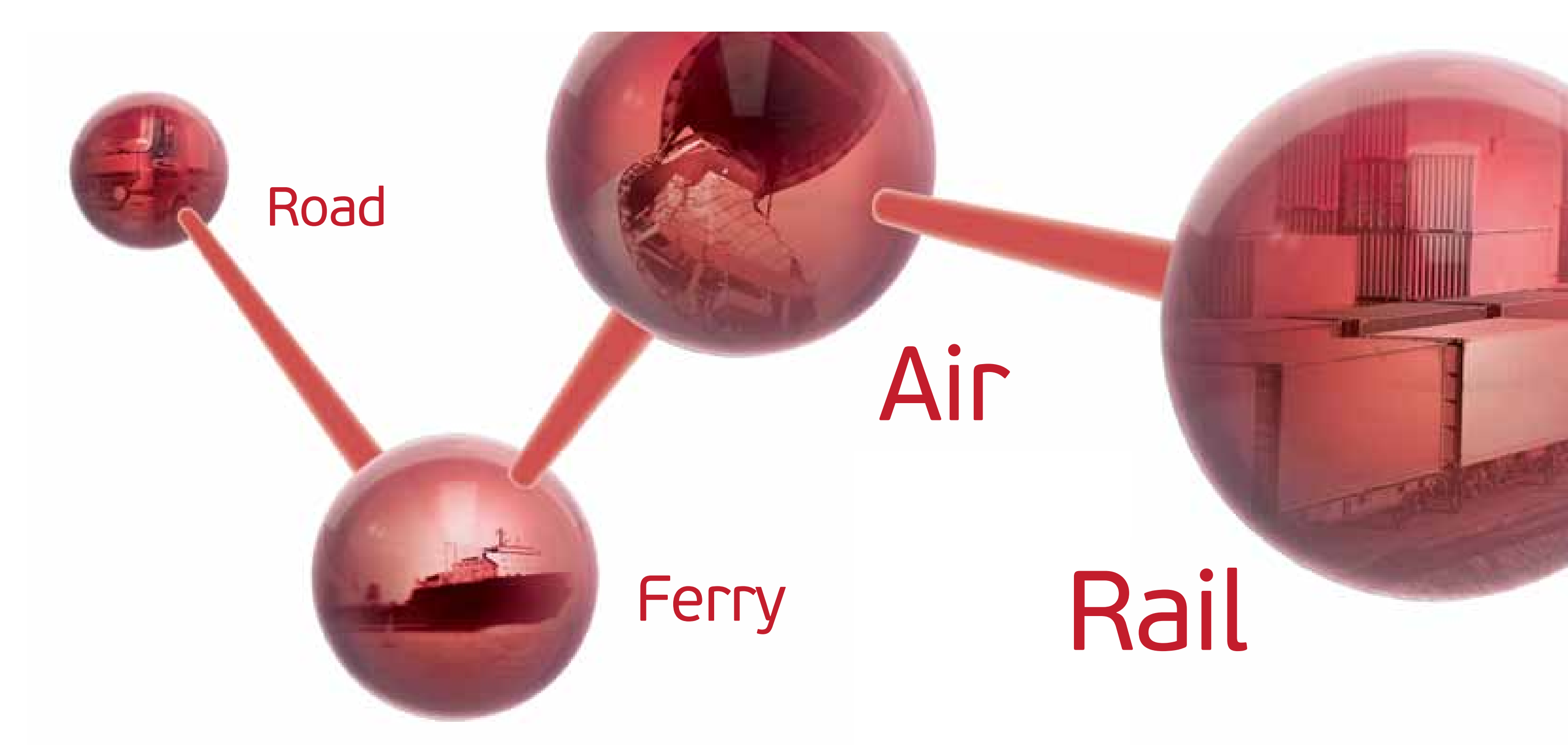
ПЕРИОД ПОДПИСКИ	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)	ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)
	Еженедельно: *1, 2, 3 недели месяца* — **PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; *4-ая неделя месяца* — **печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Еженедельно: *1, 2, 3 недели месяца* — оперативная новостная и нормативная информация, *4-ая неделя месяца* — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Ежемесячно: *4-ая неделя месяца* — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
Период подписки с 01 июля по 31 декабря 2017 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
Период подписки с 01 января по 31 декабря 2018 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

____________________ / ____________________ /

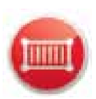
дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com;**
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM




Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация
контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация
паромных перевозок


Air Freight
Организация
авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах


Routing
Составление
оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза


24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Energy in motion

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



Navigation Maritime Bulgare JSC
















MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01



ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ЧЕРНОМОРСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ЧЕРНОМОРСК



КОМПЛЕКС УСЛУГ





организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах






таможенное оформление грузов

экспедирование грузов в порту



UKRAINE
RUSSIA
ROMANIA
BULGARIA
GEORGIA
TURKEY
Nikolaev
Odessa
Chornomorsk
Skadovsk
Rostov-on-Don
Kerch
Sevastopol
Yalta
Novorossiysk
Constanța
Sochi
Varna
Burgas
Poti
Batumi
Istanbul
Derince
Zonguldak
Samsun
Trabzon

АО «ПЛАСКЕ»
генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.